

An aerial photograph of a city, likely Alnarp, Sweden, showing a dense urban grid. A prominent pink line runs horizontally across the middle of the image, with several circular callouts of varying sizes highlighting specific areas. The line starts on the left, passes through the callouts, and ends on the right. The callouts are semi-transparent, allowing the city details to be seen through them. The overall tone is grey and monochromatic, except for the pink line and callouts.

# Rosengårdsstråket

– tankar om förankring och identitet  
Tobias Starck



Sveriges  
lantbruksuniversitet

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU, 30 hp  
Avancerad nivå E, Landskapsarkitektprogrammet, Alnarp 2011

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp  
Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

FÖRFATTARE: Tobias Starck (tobias.starck@gmail.com)  
TITEL: Rosengårdsstråket - tankar om förankring och identitet  
ENGLISH TITLE: Rosengårdsstråket - some thoughts on linkage and identity  
PROGRAM: Landskapsarkitektprogrammet  
EXAMEN: Landskapsarkitektexamen  
HUVUDOMRÅDE: Landskapsarkitektur

NYCKELORD: stråk, stadsplanering, stadsförtätning, stadsliv, Malmö, Rosengård

HANDLEDARE: Professor Pär Gustafsson, SLU, Landskapsarkitektur  
HUVUDEXAMINATOR: Professor Eivor Bucht, SLU, Landskapsarkitektur  
BITRÄDANDE EXAMINATOR: Professor Carola Wingren, SLU, Landskapsarkitektur

KURSKOD: EX0545  
KURSTITEL: Examensarbete i landskapsarkitektur  
OMFATTNING: 30 hp  
NIVÅ OCH FÖRDJUPNING: Avancerad E

UTGIVNINGSSORT: Alnarp  
DATUM: 2009-09-18 Reviderad 2011-02-28



*"Moving elements in a city, and in particular the people and their activities, are as important as the stationary physical parts. We are not only observers of this spectacle, but are ourselves a part of it, on the stage with other participants." (Lynch, 1960, sid. 2)*





## **FÖRORD**

Jag vill först och främst rikta ett stort tack till min handledare professor Pär Gustafsson för inspirerande handledning och goda råd och till min familj som har stöttat mig under processen. Tack till Sten Göransson, Gatukontoret Malmö Stad, för inspirerande inledande samtal. Karin Sjölin, Gatukontoret Malmö Stad, och Åsa Bjerndell, White Arkitekter Malmö – tack för att jag fick stjäla lite tid av er och ta del av er erfarenhet kring ämnet. Slutligen vill jag tacka mina kurskamrater som satt på "Kontoret" under våren 2009.

Malmö 090915

Tobias Starck



## SAMMANFATTNING

Den här uppsatsen studerar stråk i urbana sammanhang. Fokus ligger på frågeställningen "Vad är ett stråk?" och Rosengårdsstråket i Malmö.

Malmö har genomgått en omfattande förändring de senaste 15 åren. Från att ha varit en industristad med ekonomiska problem är Malmö idag en del av den dynamiska Öresundsregionen och en kunskapsstad med stor optimism. Nya delar av staden är på väg att växa upp som stärker bilden av Malmös nya identitet.

Nästa led i Malmös utveckling är att förtäta och koppla samman innerstaden med ytterområdena för att skapa en mer hållbar stad. I det arbetet fungerar stråk som ett strategiskt verktyg. Rosengårdsstråket, mellan Möllevången och Rosengård, har pekats ut som ett viktigt stråk i utvecklingen. Idag är stråket en kommunikationslänk för gång- och cykeltrafik men har stora möjligheter att utvecklas till ett attraktivt och sammanhållet stadsrum.

Genom att studera ordet, historiska och aktuella referenser runt ämnet redovisas olika principer på hur Rosengårdsstråket kan angripas i ett inledande skede.

**Nyckelord:** *stråk, stadsplanering, stadsförtätning, stadsliv, Malmö, Rosengård*



## SUMMARY

This thesis is studying Stråk\* in an urban contexts. This will be achieved through a study of Rosengårdsstråket in Malmö based on the question "What is a Stråk?".

Malmö has experienced a major change in the last 15 years. From being an industrial city with economic problems, Malmö is now part of the dynamic Öresund Region, and a knowledge city with great optimism. New parts of the city is about to grow up that reinforces the image of Malmö's new identity.

The next step in Malmö's development is to make the city even denser and interconnect the inner city and the suburbs to create a more sustainable city. To cope with the challenge Stråk works as a strategic tool. Rosengårdsstråket, between Möllevången and Rosengård, has been identified as an important Stråk in the development. Today the Stråk works as a communication link for pedestrians and cyclists, but has great potential to develop into an attractive and coherent urban space.

By studying the word, historical and current references around the topic a number of principles are presented on how Rosengårdsstråket can be tackled at an early stage.

*\*path, route, thoroughfare, greenway*

**Keywords:** *Stråk, Urban Planning, density, urbanity, Malmö, Rosengård*





## **INNEHÅLL:**

Förord  
Sammanfattning  
Summary

## **INLEDNING**

Bakgrund	13
Mål och syfte	15
Metod	15
Avgränsningar	17
Arbetsprocess	17

## **1. VAD ÄR ETT STRÅK?**

1.1 Definitionen	20
1.2 Gröna stråk	28
1.3 AGORA	38

## **2. PRINCIPER**

2.1 Kontext	48
2.2 Stråk som ... Strukturerar	62
2.3 Stråk som ... är gröna	82
2.4 Stråk som ... orienterar	90
2.5 Stråk som ... aktiverar	108

<b>AVSLUTNING</b> – diskussion/reflektion	141
---	-----

<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	142
------------------------	-----

# Inledning

## BAKGRUND

Vår värld urbaniseras allt mer – Sverige är inget undantag. Under de senaste 60 åren har de svenska städerna fyrdubblat markförbrukningen per invånare (Ullstad, 2008, sid. 8). Som en reaktion på detta diskuteras en förtätning av våra städer som lösningen på en mer hållbar stad och för att öka stadskänslan. Den täta staden sparar värdefulla resurser som skogs-, natur- och åkermark. Den täta staden erbjuder fler att bo och leva i en attraktiv stadsmiljö som svara till nya urbana livsstilar. Den täta staden kopplar därför samman ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart samhälle.

Malmö är på inga sätt unik i sammanhanget, i översiktsplanen är huvudmålen en "hållbar och attraktiv stad". Det innebär bland annat en tätare, mer blandad och sammankopplad stad (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, sid. 20-21). Som en del av Öresundsregionen med 3,6 miljoner invånare (<http://www.oresundsregionen.org/About.aspx>, 110120) har Malmö genomgått en stor förändring under de senaste 20 åren. Från att ha varit en industristad med ekonomiska problem är Malmö idag en dynamisk kunskapsstad med stor optimism. Öresundsbron, högskolan, Västra Hamnen, Hyllie och Citytunneln är bara några av de faktorer som har bidragit till den bild många har av Malmö idag.

Men har hela staden hängt med under utvecklingen? Befolkningen har ökat och kommer fortsätta att öka. Men har

staden blivit tätare? Barriärer – fysiska och mentala, gör att olika delar av Malmö upplevs som isolerade områden. Stadsdelen Rosengård i Malmö har i många sammanhang blivit en symbol för en segregerad och fortsatt problemtyngd stad – både fysiskt och socialt. Men bilden är inte skapad av eller med anledning av de malmöbor som bor där idag utan har funnits nästan 40 år (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2008, sid. 7). I Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan (2005) beskrivs mål för att koppla samman stadens olika delar för att skapa en sammanhållen stad:

*"Stråk som från innerstaden når ut till olika stadsdelar utformas för att uppmuntra täthet och samla aktiviteter.[...] Trygga och attraktiva stråk främjar integrationen mellan stadens olika delar och gör innerstaden tillgänglig som gemensam mötesplats"* (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, sid. 30).

Detta examensarbete utgår från denna kontext. Genom att undersöka vad det innebär att planera staden utifrån stråk studeras Rosengårdsstråket och hur stadsdelen Rosengård bättre kan integreras i stadens struktur.

Rosengårdsstråket är idag en kommunikationslänk för gång och cykel och har lyfts fram som ett prioriterat projekt inom Malmö Stad.

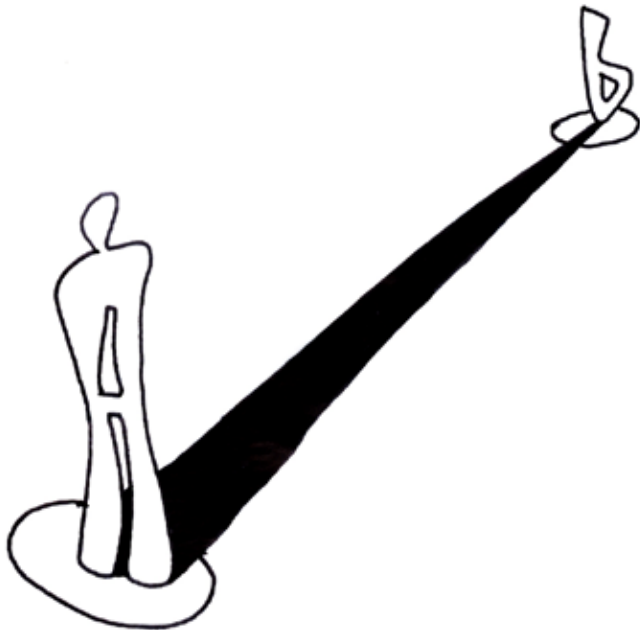


EN LEVANDE OCH FUNGERANDE STAD BEHÖVER SINA MELLANRUM.



## MÅL OCH SYFTE

Utifrån frågeställningen "Vad är ett stråk?" är syftet med mitt examensarbete att undersöka begreppet stråk och vad det innebär att planera staden utifrån stråk. Genom en djupare förståelse för begreppets innebörd och bakgrund är målet att komma fram till hur Rosengårdsstråket kan förstärkas och bättre integrera Rosengård i Malmös stadslandskap. Studien redovisas som ett diskussionsunderlag för hur stråket kan angripas i ett planeringssammanhang.



## METOD

Med hjälp av papper och penna som huvudsakliga redskap och med stöd av litteratur kring det aktuella ämnet har jag resonerat mig fram genom arbetet. Ambitionen har varit att skapa ett lättillgängligt och kommunicerbart arbete med ett attraktivt innehåll. Klassisk litteratur som *Livet mellem husene* (Gehl, 2003) och *The Image of the City* (Lynch, 1960) har fungerat som introducerande litteratur för studien. Genom att analysera, ställa frågor och reflektera har dessa böcker lett mig mot nya mål och iakttagelser. Jag vill poängtera att arbetet är ett resultat av personliga resonemang och iakttagelser.

Arbetet har två delar. I den första delen studeras stråk dels från ordets betydelse och dels ur ett landskapsarkitektoniskt och historiskt perspektiv. Fokus ligger på att hitta de komponenter som bygger upp strukturen stråk.

I andra delen studeras Rosengårdsstråket. För att skapa en kontext till arbetet görs först en kort beskrivning av Malmö. En stor del av studien baseras på olika citat och definitioner av stråk. Dessa appliceras i det fysiska sammanhanget i form av konceptuella förslag eller principer för hur stråket kan angripas. Resultatet redovisas som fem olika aspekter\* som beskriver stråkets potentiella egenskaper för att förstärka kopplingen mellan Rosengård och Malmös innerstad.

\* aspekt = synvinkel, infallsvinkel, sida av en sak, sätt att se

**HANDELSSTRÅK  
AFFÄRSSTRÅK  
LANDSKAPSSTRÅK  
STADSSTRÅK  
GRÖNSTRÅK  
CYKELSTRÅK  
GÅNGSTRÅK  
PROMENADSTRÅK  
BILSTRÅK  
SIKTSTRÅK  
NOLLVISIONSSTRÅK  
DEMONSTRATIONS-  
STRÅK  
BOSTADSSTRÅK  
DEMONSTRATIONSCY-  
KELSTRÅK  
AKTIVITETSSTRÅK  
SKOGSSTRÅK  
VATTENSTRÅK**

**PARKSTRÅK  
URBANA STRÅK  
RÖVARSTRÅK  
STRANDSTRÅK  
TORGSTRÅK  
BIOTOPSTRÅK  
VEGETATIONSSTRÅK  
TANKESTRÅK  
INLANDSSTRÅK  
INFRASTRUKTURSTRÅK  
VÄGSTRÅK  
GATUSTRÅK  
TROTTOARSTRÅK  
AFFÄRSSTRÅK  
KLUBBSTRÅK  
BÖGSTRÅK  
HORSTRÅK  
TRÄDSTRÅK  
INTEGRATIONSSTRÅK**

**TRYGGHETSSTRÅK  
KONTORSSTRÅK  
VANDRINGSSTRÅK  
TRAFIKSTRÅK  
EKOSTRÅK  
BETONGSTRÅK  
KONSTSTRÅK  
SPORTSTRÅK  
RÖRELSESTRÅK  
REGIONSSTRÅK  
BRYNSTRÅK  
LEDSTRÅK  
LEKSTRÅK  
REKREATIONSSTRÅK  
TILLGÄNGLIGHETS-  
STRÅK  
LÖPARSTRÅK  
BROTTSSTRÅK**

KÄLLA: [www.google.se](http://www.google.se)

## AVGRÄNSNINGAR

Rosengårdsstråket sträcker sig från Möllevången och genom stadsdelen Rosengård i Malmö – detta är två starka varumärken. Den gemensamma nämnaren är att båda är mångkulturella. Medan Möllevången beskrivs som den kreativa och tillåtande stadsdelen är bilden av Rosengård den problemtyngda och segregerade stadsdelen. I detta sammanhang skulle jag vilja påstå att Rosengårdsstråket står inför två utmaningar:

1.

Enligt de officiella siffrorna har Rosengård 21 904 invånare (1 januari 2008) (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2008, sid. 6) – det kan jämföras med befolkningmängden i en svensk kommun i storlek som Höganäs Kommun (24 589 invånare) eller Lomma Kommun (21 343 invånare) ([http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista\\_%C3%B6ver\\_Sveriges\\_kommuner](http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_%C3%B6ver_Sveriges_kommuner), 110115) eller en tätort som Ystad (17 286 invånare) ([http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista\\_%C3%B6ver\\_Sveriges\\_t%C3%A4orter](http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_%C3%B6ver_Sveriges_t%C3%A4orter), 110115).

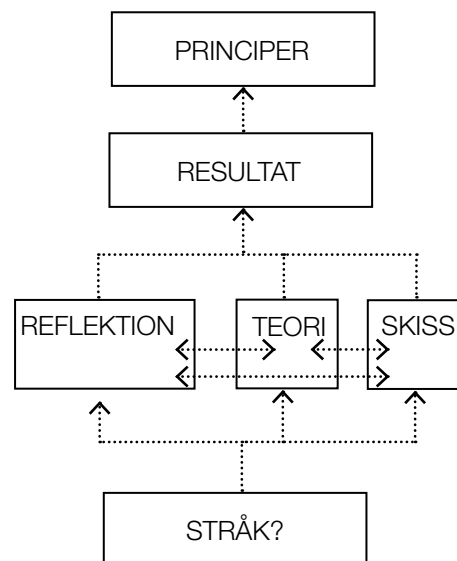
Det som uppfattas som självklara funktioner på dessa platser saknas i Rosengård. Det handlar bland annat om arbetsplatser, viktiga målpunkter och fungerande offentliga rum. För att det skall bli möjligt behövs tillskott av fler byggnader, förtätning, och nya rörelsemönster i stadsdelen. (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2008, sid. 17)

2.

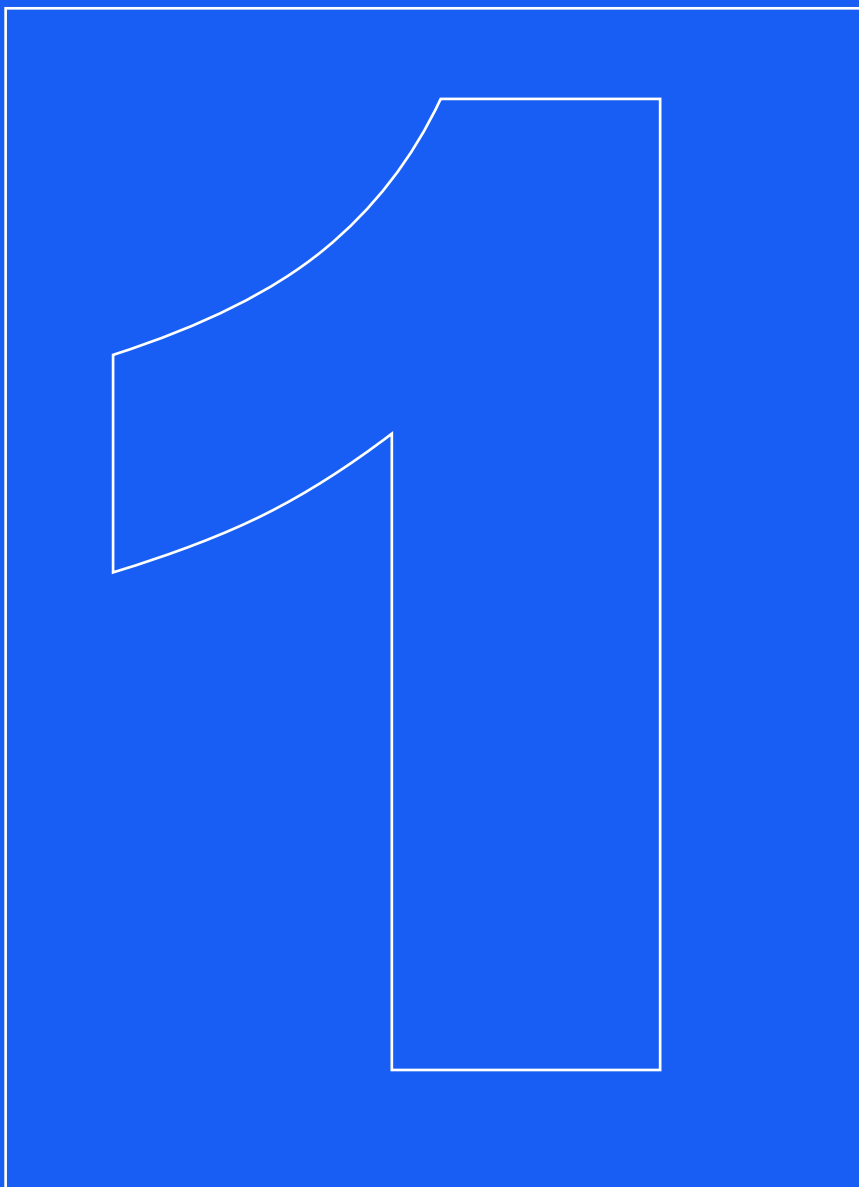
Rosengård beskrivs ofta som en förort. I själva verket ligger stadsdelen mitt i Malmö. Därför är det intressant att undersöka hur staden kan länkas samman så att Rosengård upplevs som en integrerad del av Malmö.

Eftersom tidsutrymmet har varit begränsat fokuserar uppsatsen på den andra utmaningen. Den del av stråket som behandlas är mellan Citytunnelstationen i väster och Bokalerna i Rosengård i öster. Detta är två nya målpunkter och landmärken. Jag tror att de kommer att påverka rörelsen och ge underlag för nya aktiviteter längs stråket.

## ARBETSPROCESS







**Vad är ett  
STRÅK?**



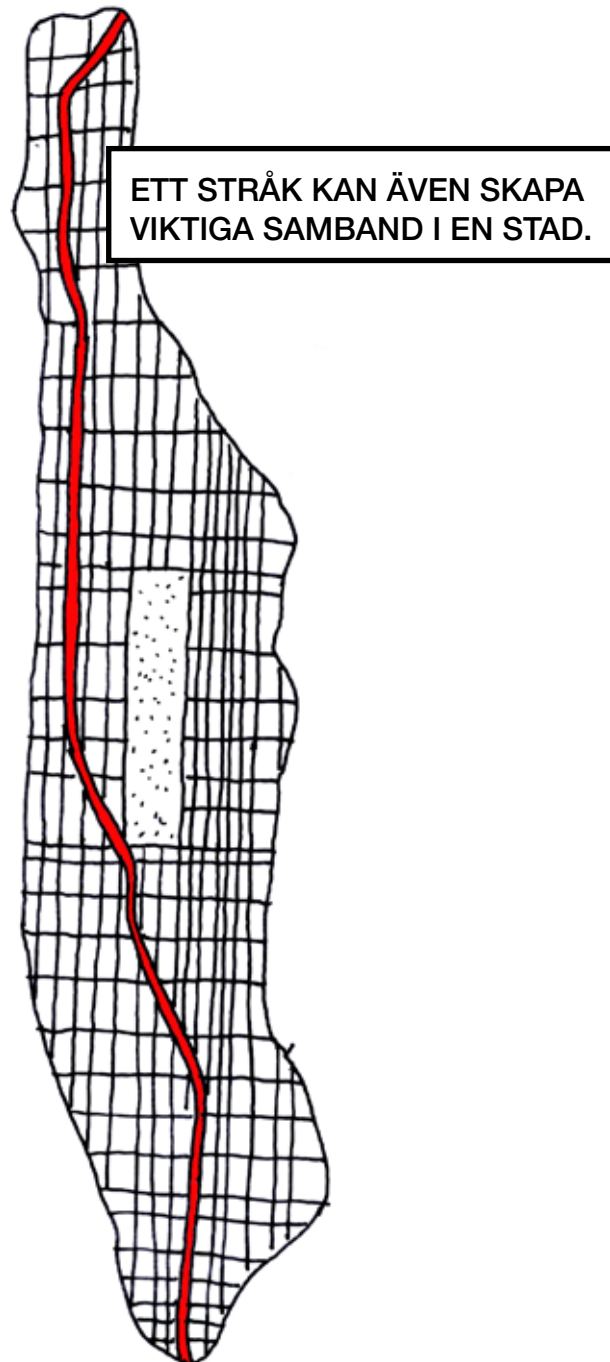
# 1.1 Definitionen

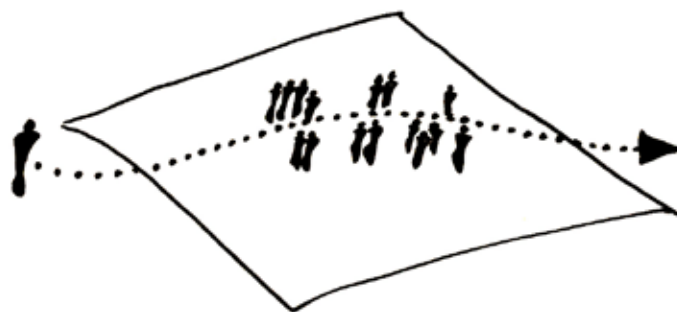
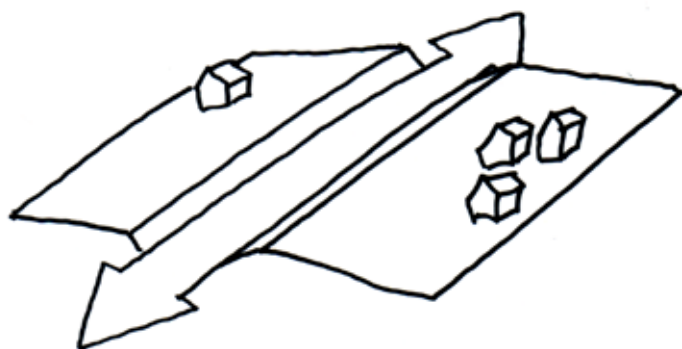
Som stadsbyggnadselement är definitionen av ordet stråk intressant ur två perspektiv:

- 1. om mer eller mindre livlig strömmande rörelse av personer eller andra levande varelser, fordon och dylikt (av olika anledningar i motsatta riktningar eller i olika omgångar) längs väg; mer eller mindre livlig ström av personer längs sådan väg*
- 2. väg som någon, något eller några i mer eller mindre stort antal eller i stor myckenhet förflyttar sig någonstans. Ofta utnyttjade färdväg, särskilt med mer eller mindre stark rörelse i skilda riktningar eller omgångar. Mer eller mindre livligt frekventerad väg, led eller gata och dylikt* (<http://g3.spraakdata.gu.se/saob/>, 090311)

DET BETYDER ATT EUROPAS VÄGNÄT SKAPAR EN HELHET AV OLIKA STRÅK  
– LÄNKAR MELLAN KONTINENTER, LÄNDER, REGIONER OCH STÄDER.







**DET ÄR ETT ORD SOM BESKRIVER MÄNNISKORS (OCH  
DJURS) RÖRELSE LÄNGS EN LINJÄR STRUKTUR.**

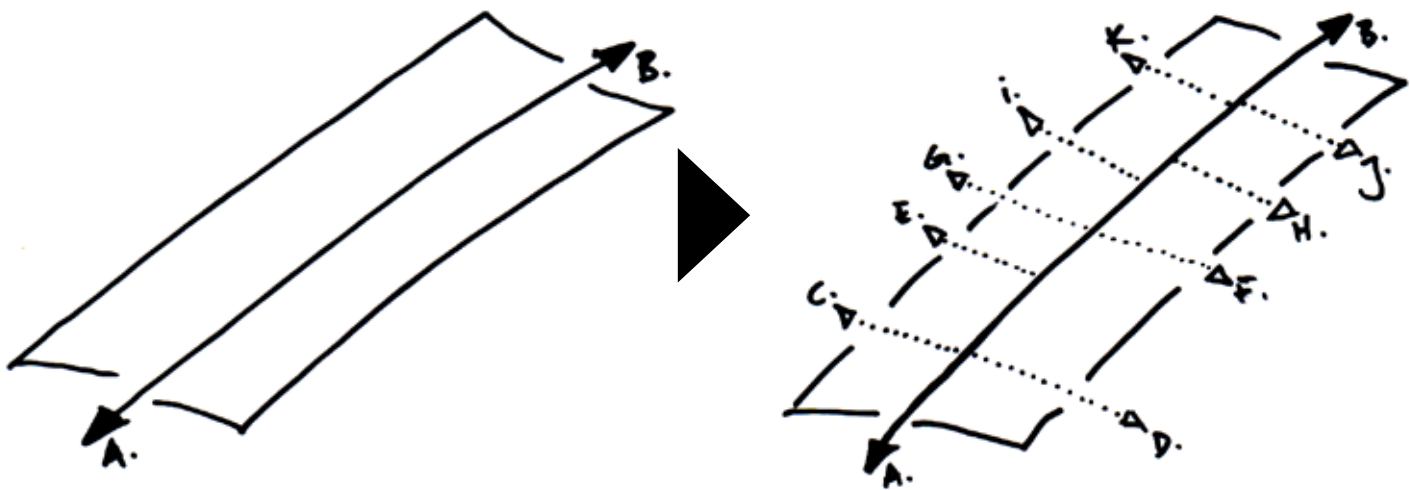
Men i en mindre skala finns det stora skillnader.

I planeringssammanhang utvecklar Rickard Persson, arkitekt och fil.dr vid LTH, definitionen i artikeln "Some Thoughts on Stråk" (Space & Culture, 2004)

*"When Stråk are referred to in a Swedish urban planning situation they are clearly seen as linear structures which hold institutionalized human movement whose points of entry and exit cannot always be specified (and which can change). It is used to denote a variety of linear structures that interacts with movement."* (Persson, 2004, sid. 269)

Fritt översatt:

*"När stråk används inom svensk stadsplanering handlar det i huvudsak om linjära strukturer som berör mänsklig rörelse vars platser för att ansluta till och avvika från inte alltid kan specificeras (och som även kan ändras). Det används för att beskriva olika linjära strukturer som samverkar med rörelse."*



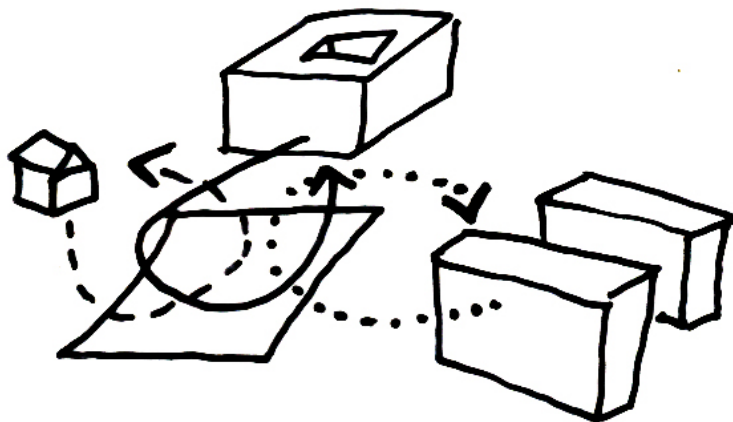
DET FINNS FLER PUNKTER ÄN PUNKT A OCH PUNKT B.





## MEN MESTA AV ALLT ÄR DET NÄRVARON AV MÄNNISKOR.

Rickard Persson poängterar det och menar att rörelsen av människor och de aktiviteter som utspelas är det som definierar upplevelsen av ett stråk (Persson, 2004, sid. 268). När vi tänker på Ströget i Köpenhamn eller Ramblan i Barcelona är det först och främst folklivet vi tänker på även om det är fantastiska gator. Det betyder att stråk är ett begrepp som både beskriver en särskild plats och människorna längs det.



*"De stråk och platser där man rör sig i sin vardag gör man till sina, de blir en del av sin hemmiljö och ens territorium. Vår identitet hänger samman med känslan av tillhörighet. Det finns stora vinster med att fler människor får tillfälle att röra sig mer och över större avstånd i staden, för att känna att hela staden tillhör dem, att den är deras"* (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2007, sid. 13).

**DET BETYDER ATT STADENS STRUKTUR OCH VÄLBESÖKTA  
STADSRUM – OCH VAD DE ERBJUDER, HÄNGER TÄTT IHOP.**

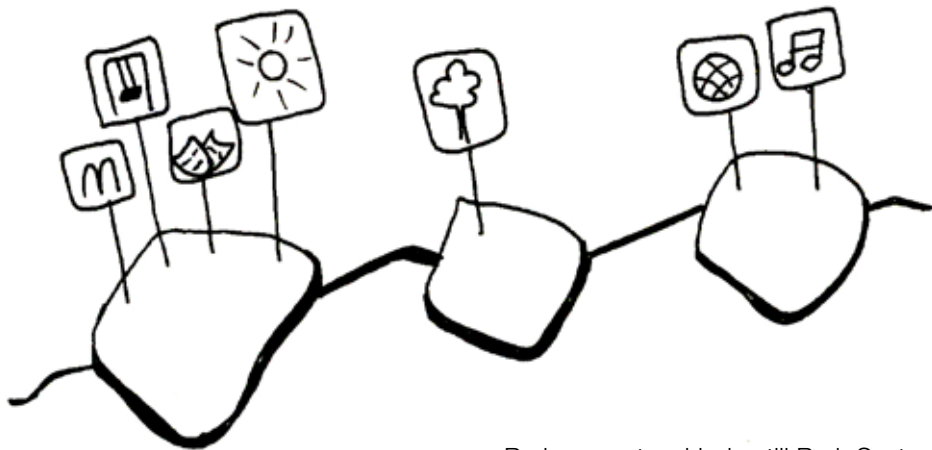


# 1.2 Gröna stråk

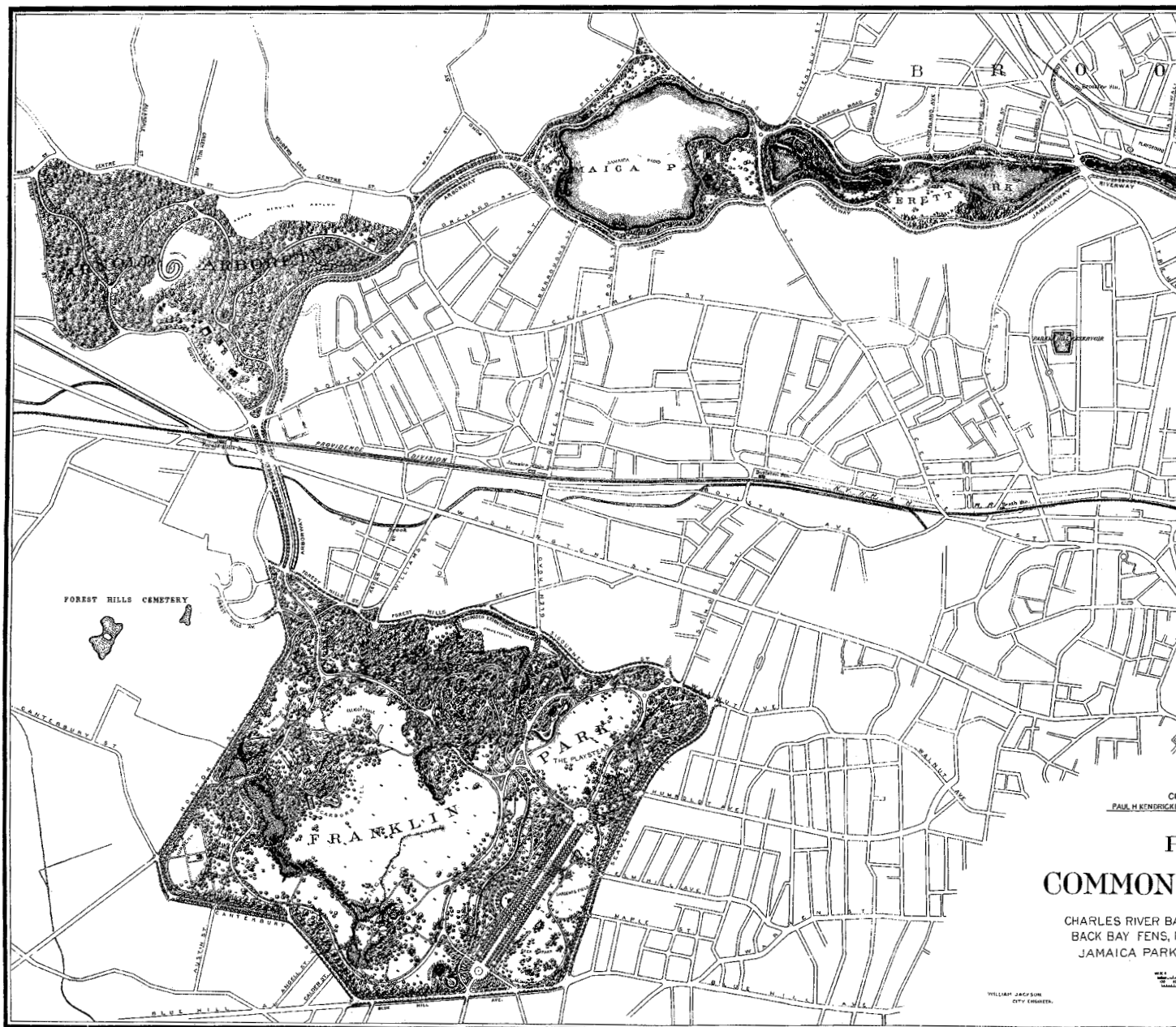
Under andra hälften av 1800-talet urbaniserades de amerikanska städerna kraftigt. Som ett resultat av det utvecklade Frederick Law Olmsted (skaparen av Central Park i New York) så kallade Parkways (<http://www.fredericklawolmsted.com/NewYorkframe.htm>, 090416). Ambitionen var att stadens gator skulle upplevas som något mer än bara gator. De skulle ligga till grund som lättillgängliga och rekreativa miljöer i städerna och samtidigt strukturera stadens framtida utveckling och göra den till en attraktiv boendemiljö (Olmsted, 1997, sid 13). Det första förslaget kom i samband med hans arbete med Prospect Park, 1868, och hur parken skulle angöras (Olmsted, 1997, sid. 134).

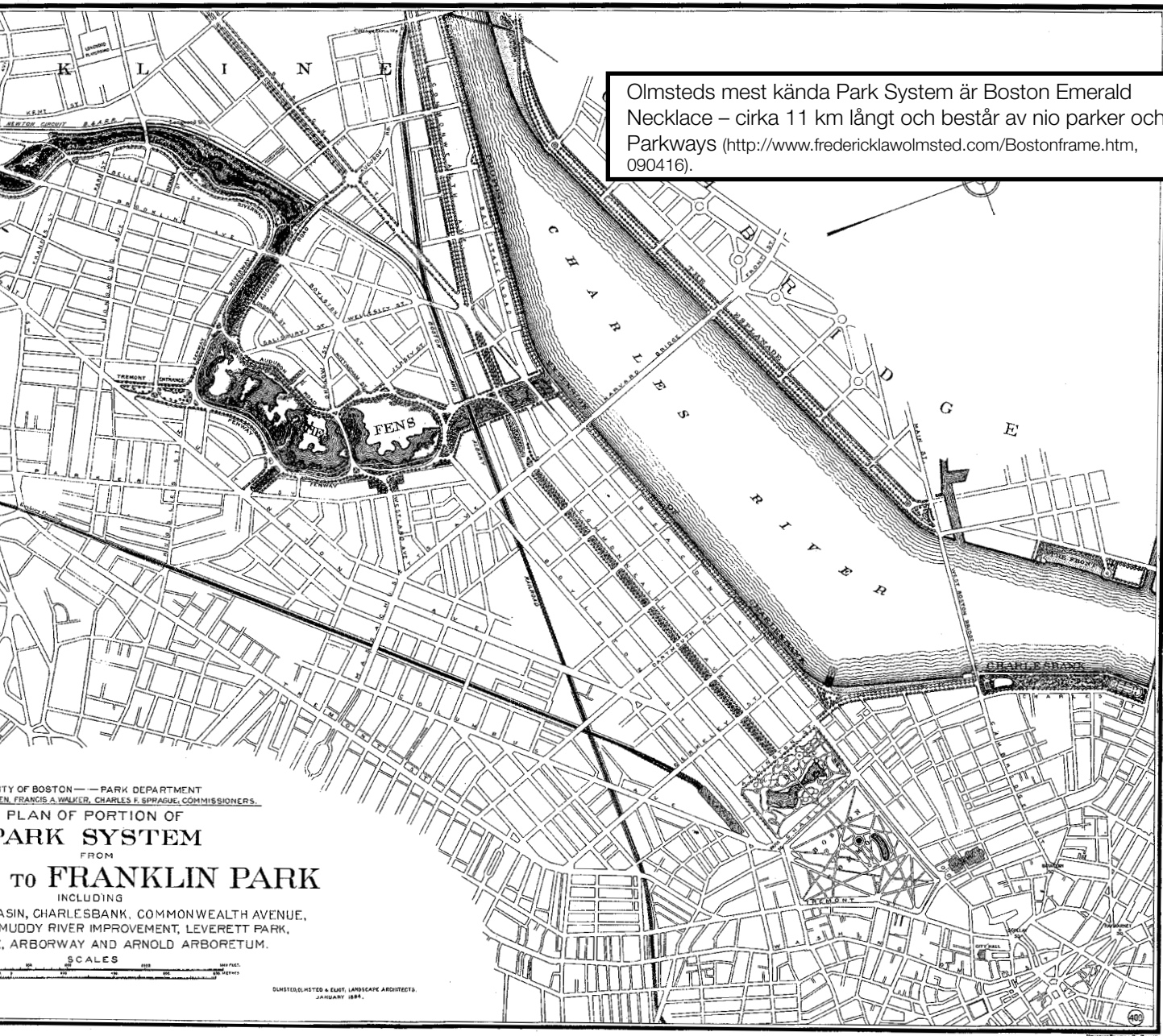


*"Thus, at no great distance from any point of the town, a pleasure ground will have been provided for, suitable for a short stroll, for a playground for children, and an airing ground for invalids, and a route of access to the large common park of the whole city of such a character that most of the steps on the way to it would be taken in the midst of a scene of sylvan beauty and with the sounds and sites of the ordinary town business, if not wholly shut out, removed to some distance and placed in obscurity. The way itself would thus be more park-like than town-like."* (Olmsted, 1997, sid. 166)



Parkways utvecklades till Park Systems samma år i ett parkförslag i Buffalo. Av tre tilltänkta platser för parken använde Frederick Law Olmsted sig av samtliga. De fick tre olika koncept – en för rekreation och arrangemang, en med kontemplativ miljö och en för sport och konserter. Parkerna länkades sedan samman med Parkways (Olmsted, 1997, sid. 15).







## KUNGSGATAN I MALMÖ ÄR SAMTIDA MED OLMSTEDS PARKWAYS.

Gatan utgör huvudaxel i stadsplanen för Rörsjöstaden från 1872 (Tykesson et al, 2001, sid. 48). Gatan är unik i Malmö i sin utformning och upplevs som ett lättillgängligt parkrum med olika sekvenser och aktiviteter. Kungsgatan är en del av ett större sammanhang som kopplar samman Malmö's centrala delar med kollektivtrafiknoden Värnhemstorget.



© Flygbilder Malmö Stadsbyggnadskontor

Frederick Law Olmsteds Parkways och Park System nämns ofta som förlaga till utvecklingen av dagens gröna stråk – ekologiska korridorer som sträcker sig in våra städer från det omgivande landskapet (Ahern, 2003, sid. 16). Syftet är att höja den ekologiska mångfalden i våra städer men även att öka tillgängligheten till stadens yttre landskap och för rekreation.

Erik Bülow-Hübe, stadsingenjör i Malmö 1921-1946 (Wittstrand, 2007, sid. 19), förespråkade aktivt gröna stråk under sin yrkeskarriär i Malmö. I ett föredrag 1924 nämner han att stadens tillväxt bör ledas radiellt och att i mellanrummen skall det omgivande landskapet, likt fingrar, gripa in i staden: *"Å dess fria ytor beredes plats för åkerbruksfält, kolonier, parker och annat, som tjänar rekreationen."* (Wittstrand, 2007, sid. 23)

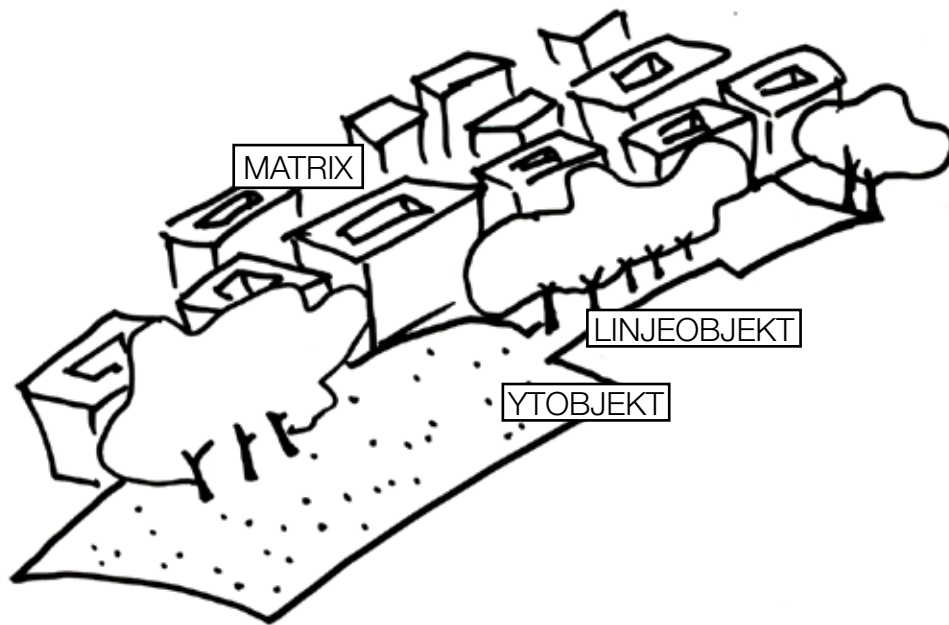


"Fingerplan", Märta 5 år

I "Grönplan för Malmö" (2003) beskrivs gröna stråk som:

*"[...] längre sammanhängande stråk som är lätta att röra sig i och som inte bryts av kraftiga barriärer. De gröna stråken byggs upp av gröna områden och länkar. De binder samman stadens grönytor med varandra och med det omgivande landskapets gröna natur- och kulturmiljöer, och fungerar därigenom som viktiga förbindelser mellan stad och landsbygd. De gröna stråken kan också vara betydande spridningsvägar för fauna och flora. Samtidigt har stora delar av de gröna stråken vistelsevärde. De fungerar med andra ord inte bara för förflyttning, utan är ofta i sig trevliga och intressanta att vistas i"*  
(Grönplan för Malmö 2003, sid36).

Beskrivningen kan härledas till landskapsekologins uppdelning av en grundbiotop. Om en marktyp dominerar inom ett avgränsat område utgör det matrix som sedan kan delas upp i ytor (målpunkter) och linjer (länkar). I urbana sammanhang utgör stadsbebyggelsen matrix medan parker, trädplanterade torg och gator utgör yt- och linjeobjekt.  
(Grönplan för Malmö 2003, sid10)





EN STRUKTUR VARS FUNKTION HAR ÄNDRAT FOKUS.



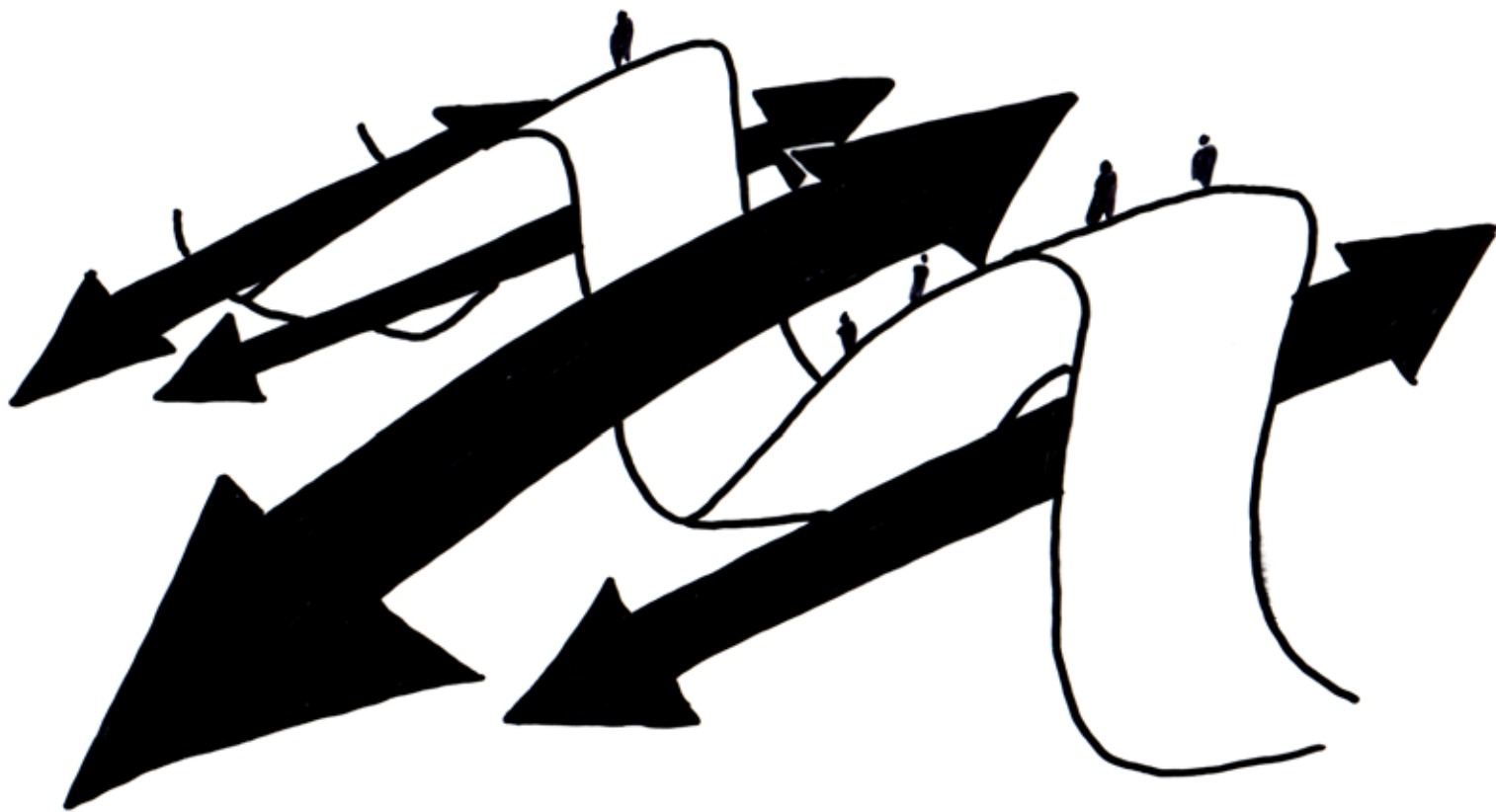
REKREATION



EKOLOGI

## DET BETYDER ATT KONTINUITETEN ÄR VIKTIG FÖR ETT FRITT RÖRELSEMÖNSTER:

Det har blivit vanligare med så kallade ekodukter för att bryta ner barriärer i gröna stråk. I en stadsmiljö med korsande gator behöver vi kanske börja prata om "sociodukter"? Samtidigt kan tunnlar upplevas som otrygga. Detta är något som berör Rosengårdsstråket och behöver studeras närmre.

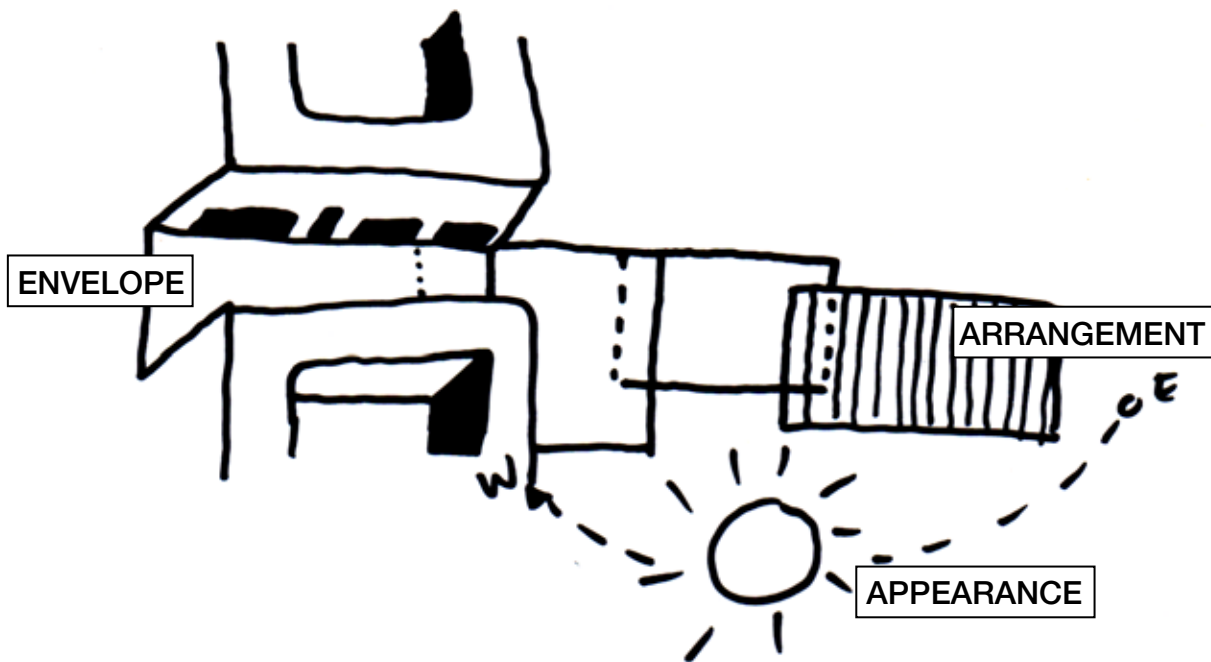


# 1.3 Agora

2003-2005 var Malmö Stad, tillsammans med Lunds Tekniska Högskola, med i ett EU-finansierat forskningsprojekt med namnet *AGORA – Cities for people*. Syftet med projektet var att utveckla metoder och designredskap för att utvärdera och utveckla urbana stråk och rörelsemönster. (Agora, 2006, sid. 3) Metodiken under AGORA var att studera det utvalda stråket utifrån fem olika aspekter:

1. Urban Rooms
2. Urban Walls
3. Urban Experience
4. Urban Dynamics
5. Urban Information

De olika aspekterna läser av staden utifrån olika infallsvinklar och kan användas separat eller i kombination.



### Urban Rooms:

I stadens rum är tanken att stråk i staden byggs upp av olika stadsrum som avlöser varandra. Rummen kan uppfattas var för sig och ska kunna analyseras utifrån sin karaktär, sina proportioner och de intryck som förmedlas men ska kunna ses som en del av en helhet, det vill säga stråket.

Det finns tre underrubriker till Urban Rooms:

1. *Envelope* – studerar stadsrummets proportioner, i förhållandet mellan dess plan och sektion och hur mark och fasader omsluter det.
2. *Arrangement* – studerar platsens markbeläggning och möblering. Även funktionen i byggnaderna studeras (land-use).
3. *Appearance* – studeras de intryck och känslor som rummet förmedlar, till exempel texturer, färgskala, ljus, ljud, lukt och mikroklimat. (Agora, 2006, sid. 19)

## Urban walls:

Stadens väggar studerades utifrån relationen mellan livet på stråket och byggnadernas fasader:

1. *Offentligt tillgängligt rum* – studeras sambanden mellan aktiviteter inomhus och längs stråket. För att stråket ska behålla eller utveckla goda urbana kvaliteter är det viktigt med en spridning av funktioner över dygnets timmar.

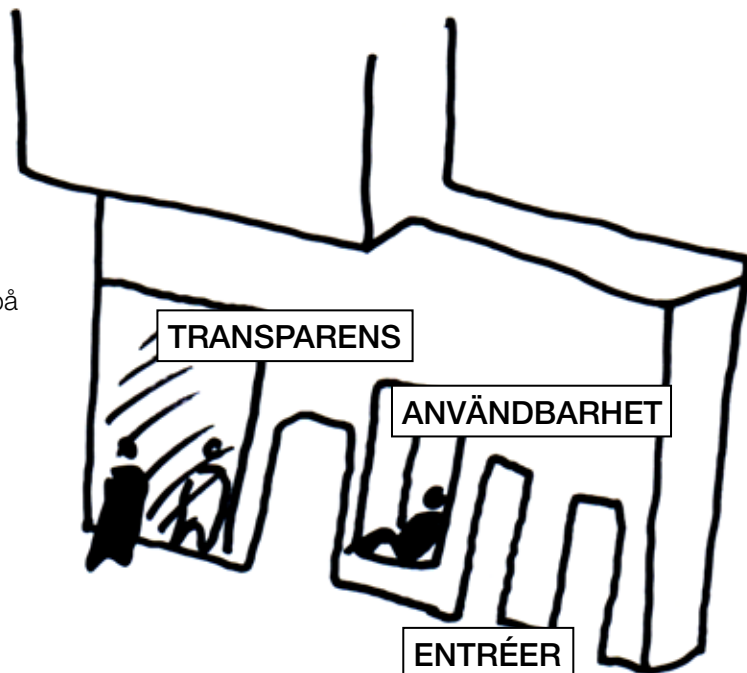
2. *Entréer* – Entréers frekvens och typ är viktiga för gatulivet. Oavsett om det är privata eller offentliga entréer genererar de aktivitet och ger de passerande en känsla av att stråket är befolkat och tryggt.

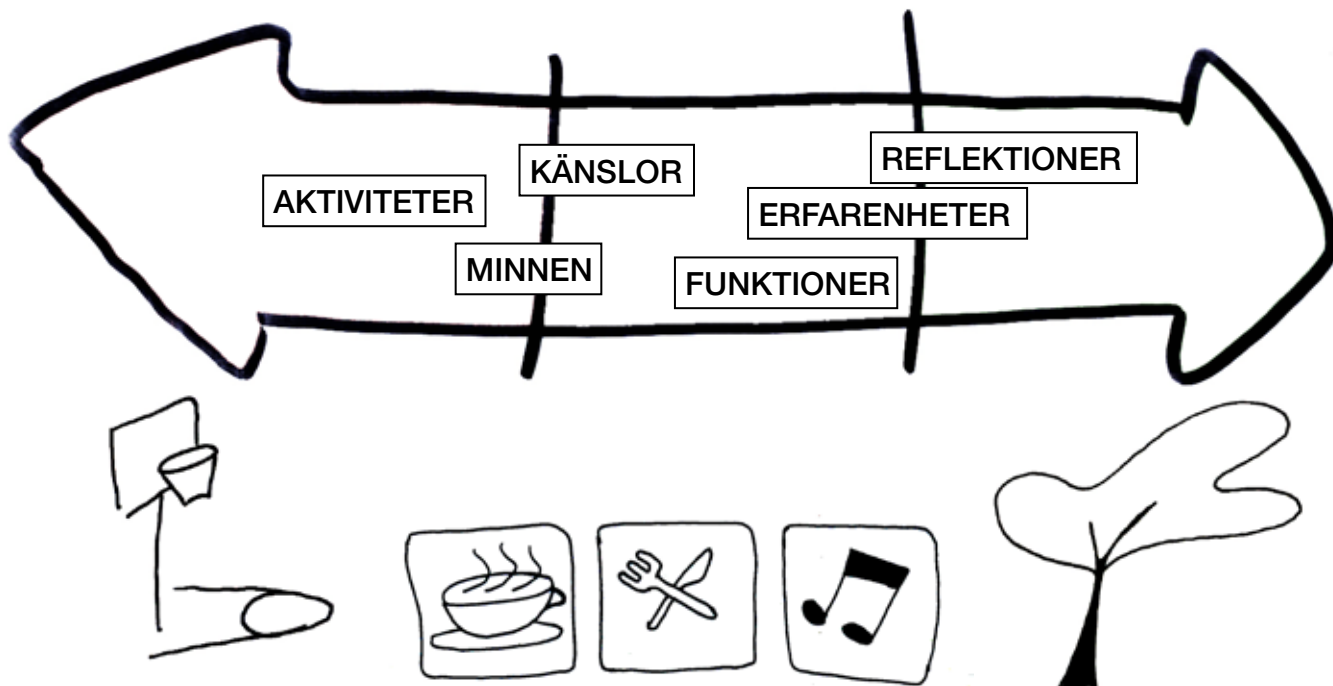
3. *Fasadernas ytor* - Ett gott liv på stråket fås ofta genom att människor går långsamt snarare än att bara skynda förbi, att stråkets väggar upplevs som behagliga och att byggnaderna upplevs tillgängliga. Fasadernas utformning i ögonhöjd undersöktes i tre separata studier:

- *Transparens* – upplevelsen av de aktiviteter som sker inne i byggnaderna. Transparens påverkar hur stråket upplevs rumsligt och funktionsmässigt.

- *Form och uttryck* – den visuella rytmen längs med stråket. Utformning, material och textur påverkar folklivet och människors upplevelse längs med stråket. Ett platt och homogent uttryck skapar inga naturliga uppehåll eller upplevelser. Fasaderna får oftast sitt rytmiska uttryck av dörrars och fönsters komposition, pelare och nischer. Även materialitet och färgsättning påverkar upplevelsen.

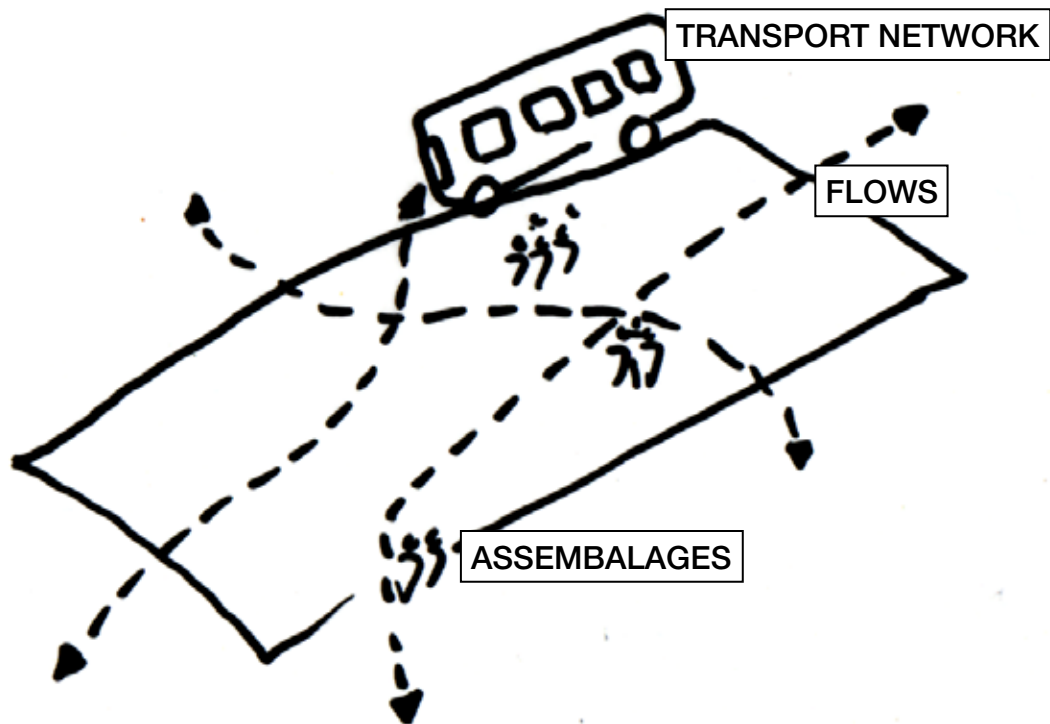
- *Användbarhet* – fasadens utformning. Fasader med till exempel nischer, trappor och överhäng ger förbipasserande möjlighet att stanna till för vila, luta sig mot, ta skydd eller sitta ner en stund - människor får möjlighet att använda själva fasaden. Detta skapar sociala mötespunkter – en stadsmiljö som är behaglig och mänsklig och ger möjlighet för ett rikt folkliv. (Agora, 2006, sid. 20-21)





### Urban experience:

Aspekten studerar relationen mellan stråket och dess användare. Relationen innefattar olika *aktiviteter*, *reflektioner*, *erfarenheter*, *minnen* och *känslor*. Målet är att undersöka hur stråket används av olika människor, varför de använder det och hur de upplever det. Till detta kommer stråkets historiska utveckling och förändring. Vilka krafter i samhället och vilka aktörer – boende, fastighetsägare, myndigheter, köpmän – påverkar stråkets utformning och dess roll i staden? Studien görs dels genom intervjuer men även genom olika slags observationer. (Agora, 2006, sid. 22)

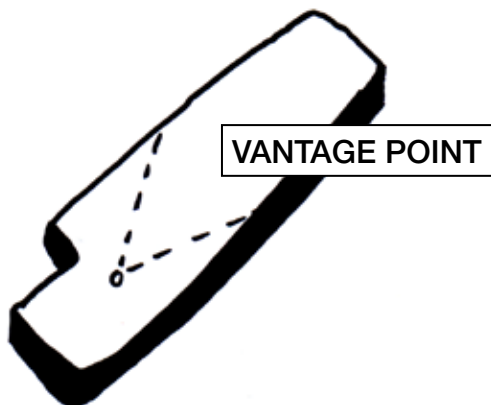
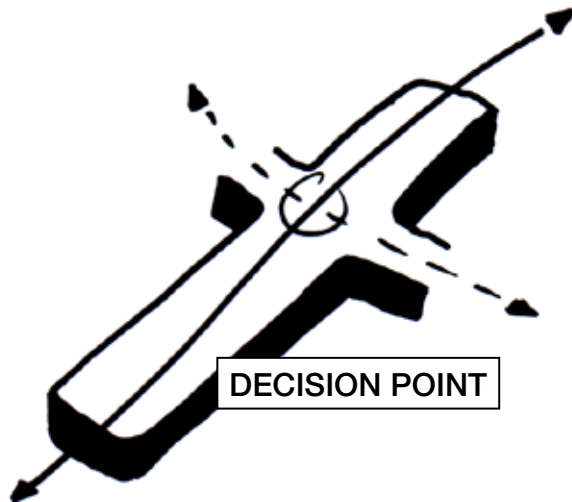
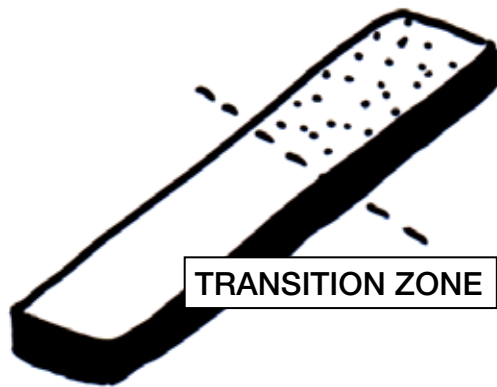


### Urban dynamics:

Studien redogör hur människor och fordon rör sig i stadsrummet. Tre komponenter studeras:

1. *flows* (rörelsemönster)
2. *assemblages* (människors möten, folksamlingar)
3. *transport network* (exempel kollektivtrafik)

Genom att förstå hur aktiviteter och rörelsemönster relaterar till den fysiska miljön kan förslag till förbättring ges.  
(Agora, 2006, sid. 24)



### Urban information:

Studien gick dels ut på att inventera all publik information (inte reklam eller liknande) och dels inventera var det fanns så kallade:

- Transition zones – platser där stråkets karaktär förändras
- Decision points – platser där människor behöver ta beslut om vägval
- Vantage points – platser som ger överblick och goda orienteringsmöjligheter (Agora, 2006, sid. 25).



DET BETYDER ATT DET FINNS MÅNGA LIKHETER MELLAN GRÖNA STRÅK OCH INNERSTADENS MER HÅRDGJORDA STRÅK. GENOM ATT KOMBINERA STYRANDE EGENSKAPER OCH FUNKTIONER FRÅN RESPEKTIVE STRÅK-TYP KAN STRÅKET ROLL OCH IDENTITET I STADSLANDSKAPET STÄRKAS.

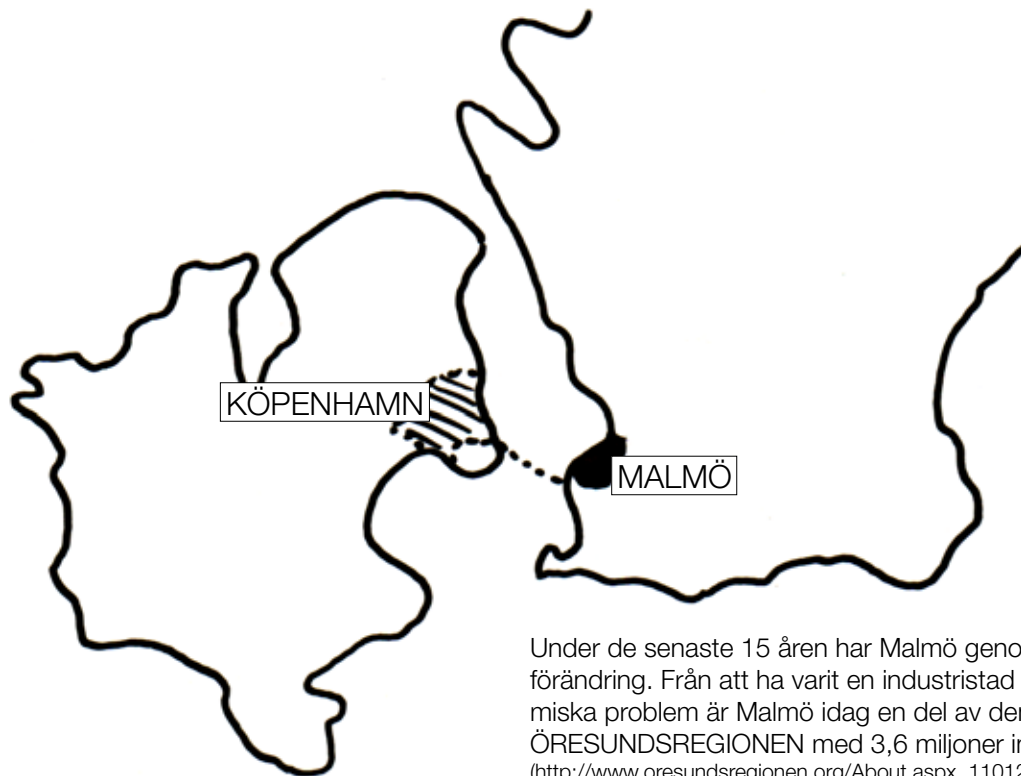






**PRINCIPER**

# **2.1 Kontext**



Under de senaste 15 åren har Malmö genomgått en stor förändring. Från att ha varit en industristad med ekonomiska problem är Malmö idag en del av den dynamiska ÖRESUNDSREGIONEN med 3,6 miljoner invånare (<http://www.oresundsregionen.org/About.aspx>, 110120).

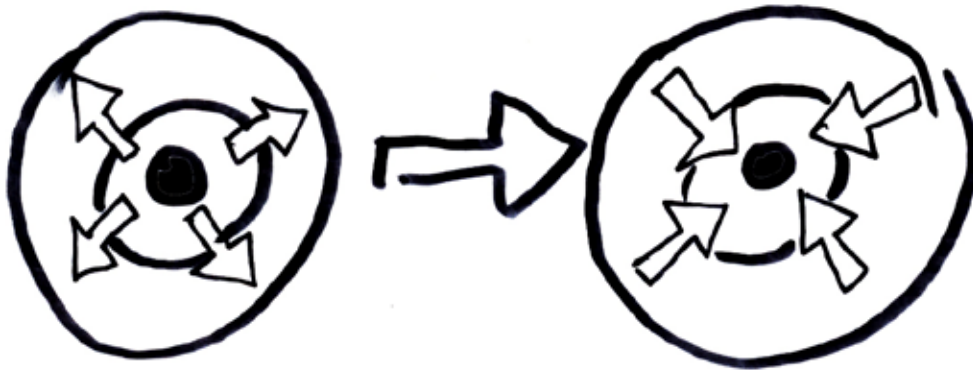


VÄSTRA HAMNEN

Öresundsbron, Malmö Högskola och UTBYGGNADEN av Västra Hamnen, Hyllie och Citytunneln är bara några av de faktorer som har bidragit till den nya bilden av Malmö.

HYLLIE

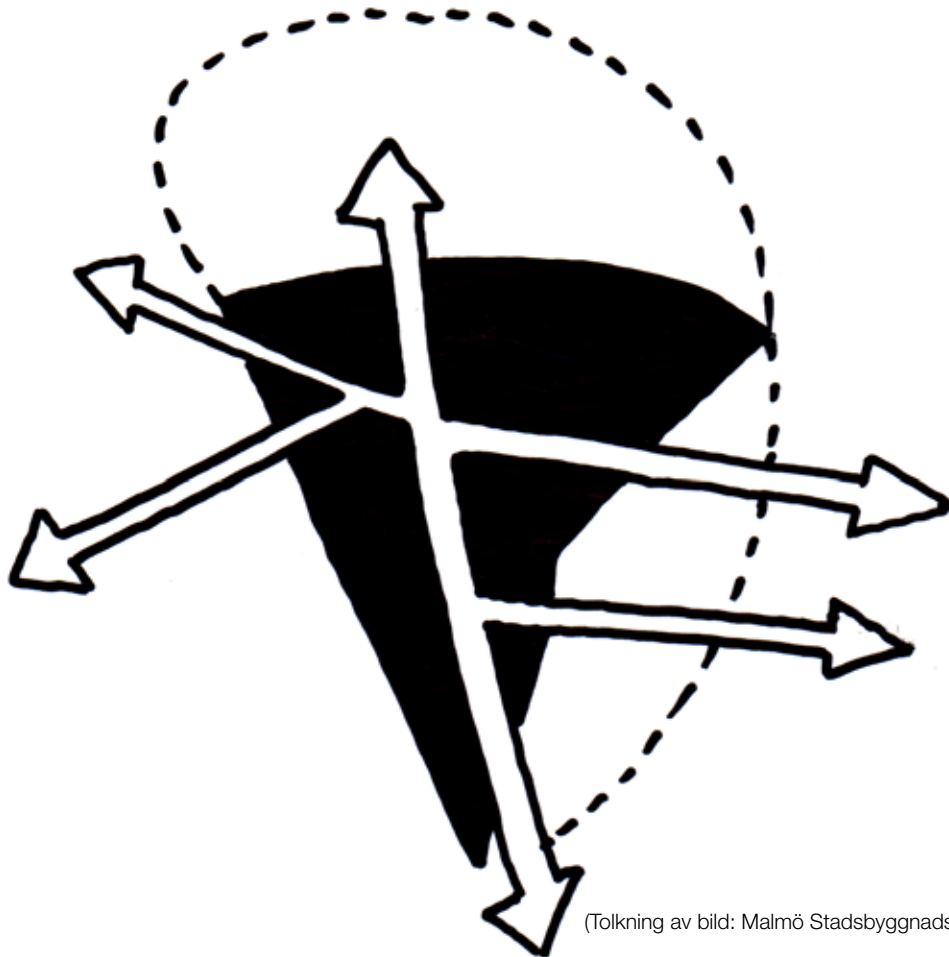
Den ökade befolkningen har lett till diskussion om FÖRTÄTNING av staden. Under 2011 räknas Malmö passera 300 000 invånare.



*"Enligt Översiktsplan 2000 skall stadsbebyggelsen inte ske på bekostnad av mark som är avsedd för park och fritidsområden. Förtätning av Malmö skall i första hand ske genom att centralt belägen redan urbaniserad mark – främst gamla hamn- och industriområden – bebyggs med blandad stadsbebyggelse"* (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, sid. 22).



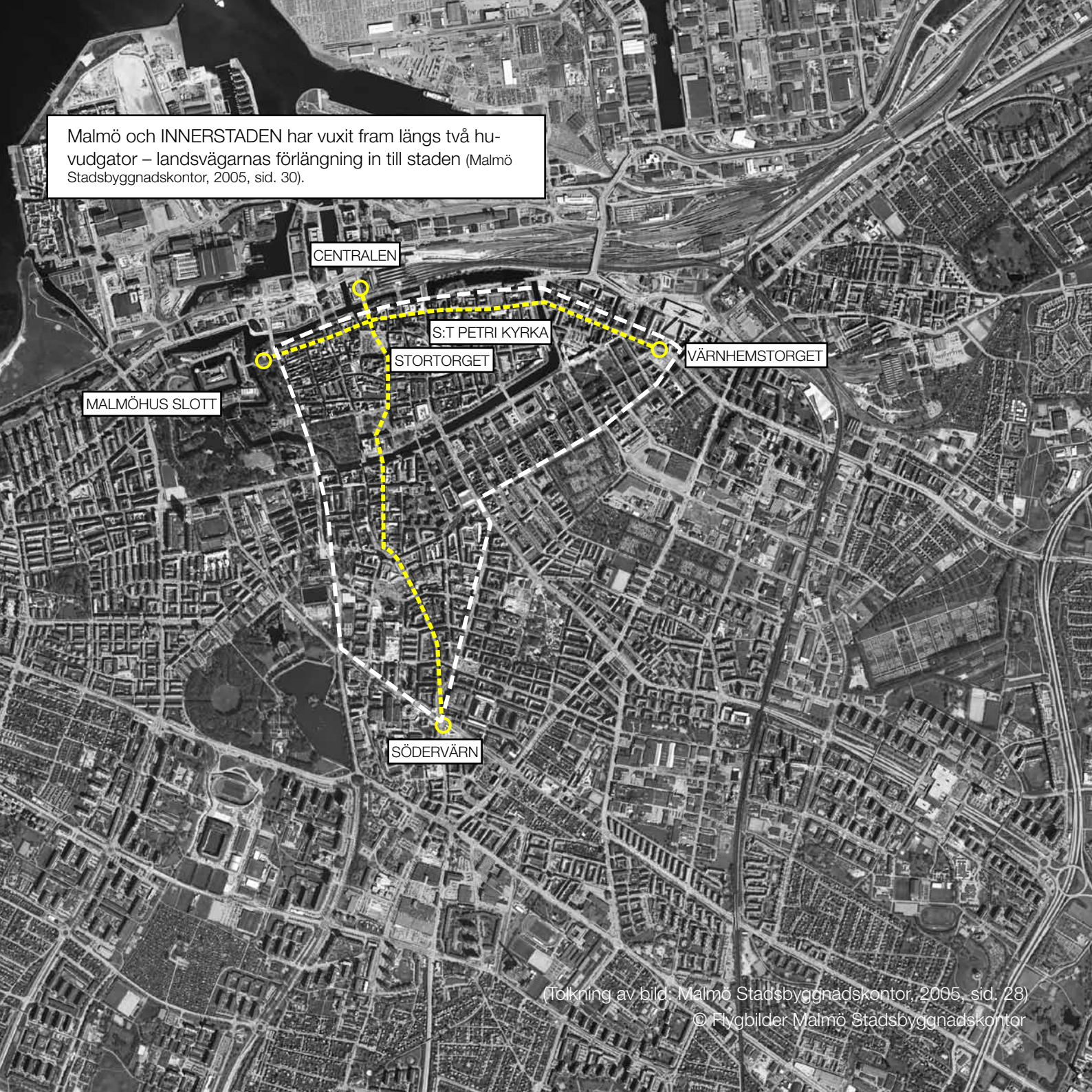
För att koppla samman de äldre delarna av Malmö med de nya är utveckling av strategiska STRÅK en del av förtätningsdiskussionen.



(Tolkning av bild: Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, sid. 28)

*"Stråk som från innerstaden når ut till olika stadsdelar utformas för att uppmuntra täthet och samla aktiviteter. Trygga och attraktiva stråk främjar integrationen mellan stadens olika delar och gör innerstaden tillgänglig som gemensam mötesplats"* (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, sid. 30).

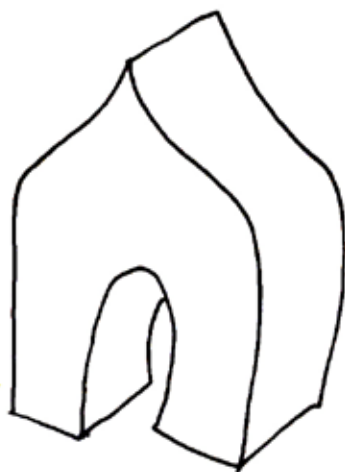
Malmö och INNERSTADEN har vuxit fram längs två huvudgator – landsvägarnas förlängning in till staden (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, sid. 30).



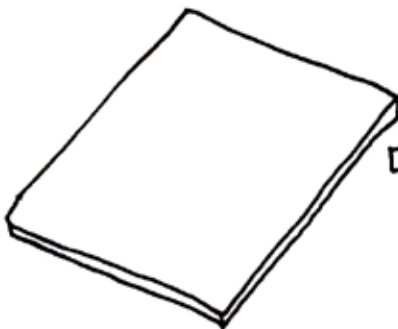
(Tolkning av bild: Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, sid. 28)

© Flygbilder Malmö Stadsbyggnadskontor



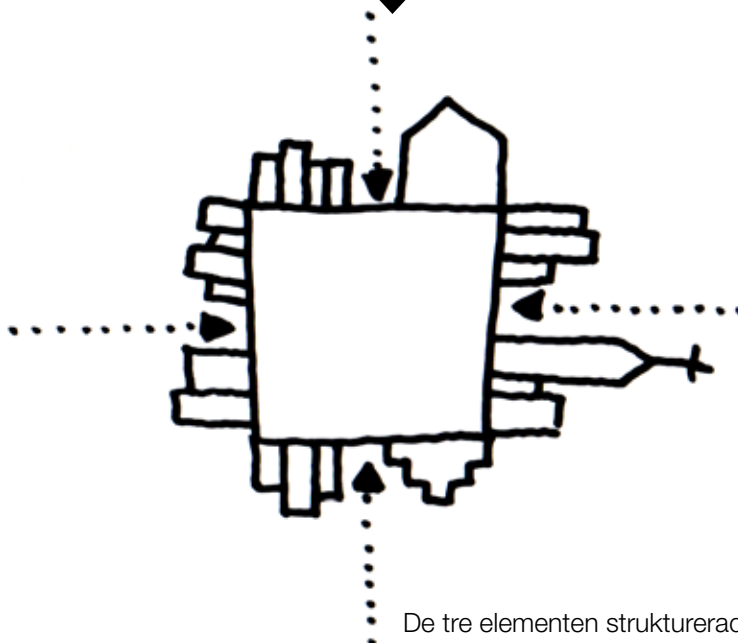


STADSPORT



KYRKA

PLATS



De tre elementen strukturerade de tidiga städerna (Lorange, 1991, sid.179).

## STRÅKETS STRÄCKNING

– två platser som är under utveckling

CITYTUNNELN  
STATION TRIANGELN

ROSENGÅRD  
BOKALER



Cirka 40 000 resenärer förväntas passera dagligen vid Station Triangeln (<http://www.citytunneln.com/sv/2154/Framtid/>, 110201). Det innebär nytt liv för en del av innerstaden som tidigare uppfattats som en baksida.



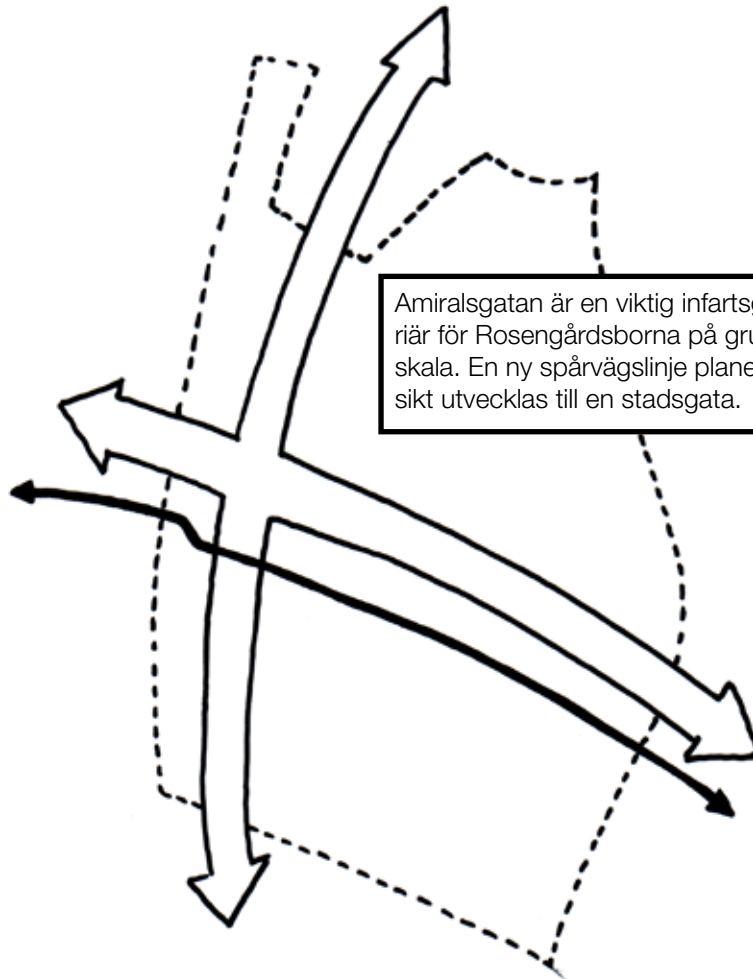


Bokal är en boendeform som kombinerar boende och verksamhetslokal.

Rosengård beskrivs ofta som en  
förort men ligger MITT I MALMÖ.



DET FINNS TRE KOPPLINGAR MELLAN ROSENGÅRD OCH MALMÖ INNERSTAD.



Amiralsgatan är en viktig infartsgata till staden men en barriär för Rosengårdsborna på grund av sin utformning och skala. En ny spårvägslinje planeras längs gatan och kan på sikt utvecklas till en stadsgata.

DET INNEBÄR ATT ROSENGÅRDSSTRÅKET HAR EN VIKTIG ROLL I ARBETET MED ATT LÄNKA SAMMAN STADEN OCH ERBJUDA OLIKA KVALITETER.



# ILLUSTRATION: PRINCIPER

MÖTESPLATS!

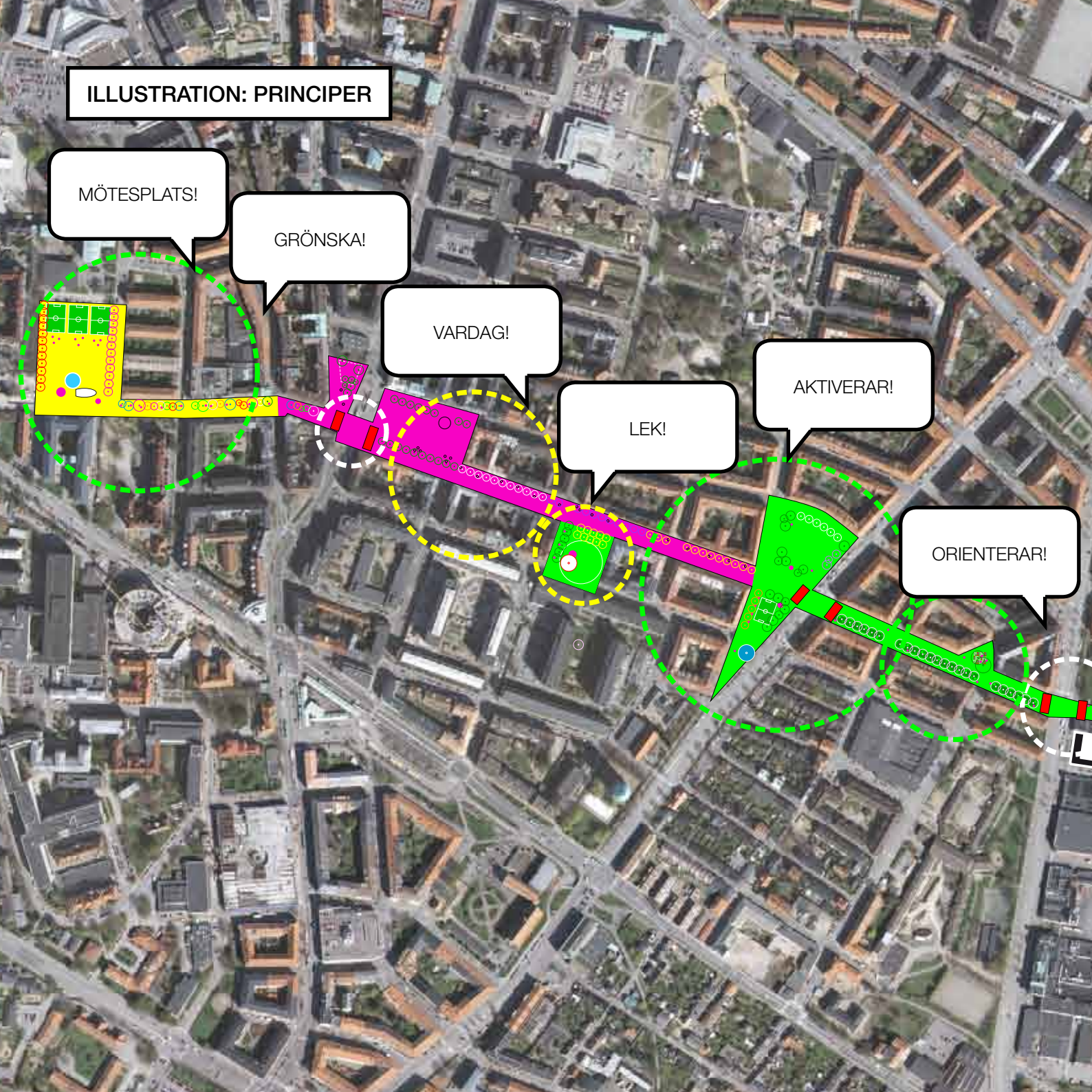
GRÖNSKA!

VARDAG!

LEK!

AKTIVERAR!

ORIENTERAR!







VILA!

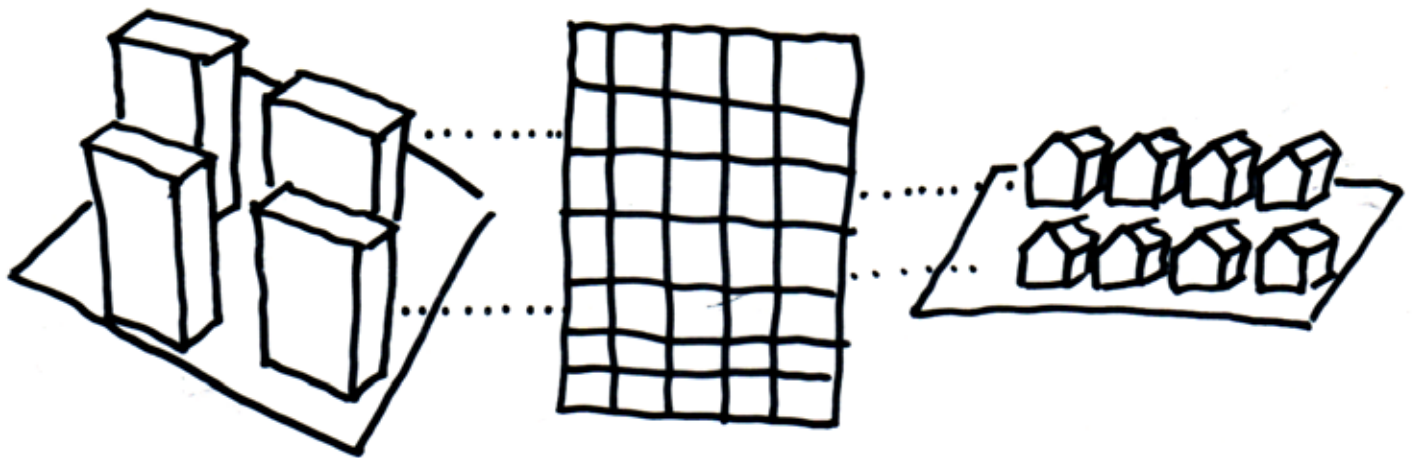
STRUKTURERAR!

INTEGRERAR!

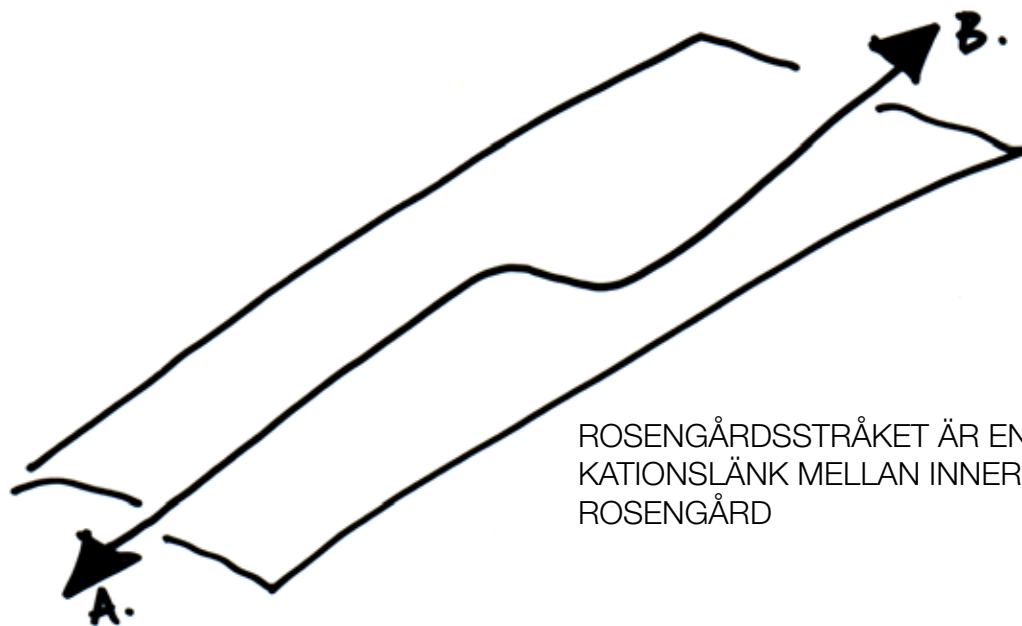
MÖTESPLATS!

**Stråk som:**

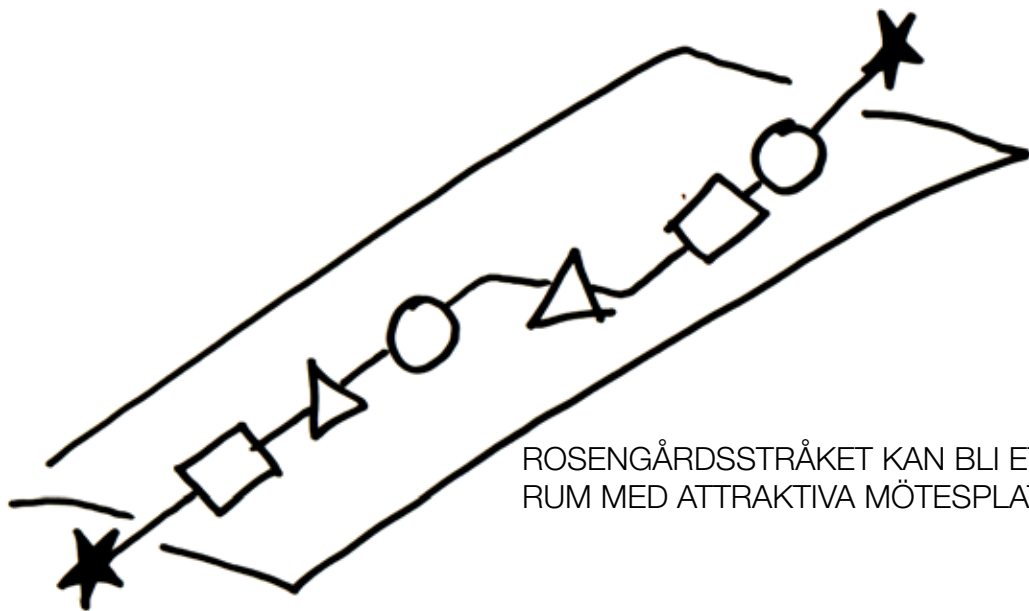
## **2.2 Strukturerar**



*"För att staden skall vara en väl fungerande helhet är det viktigt att överbrygga barriärer och skapa väl fungerande samband. Sammanlänkande system av stråk och mötesplatser är bärande element i den framtida staden"* (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2006, sid. 12).



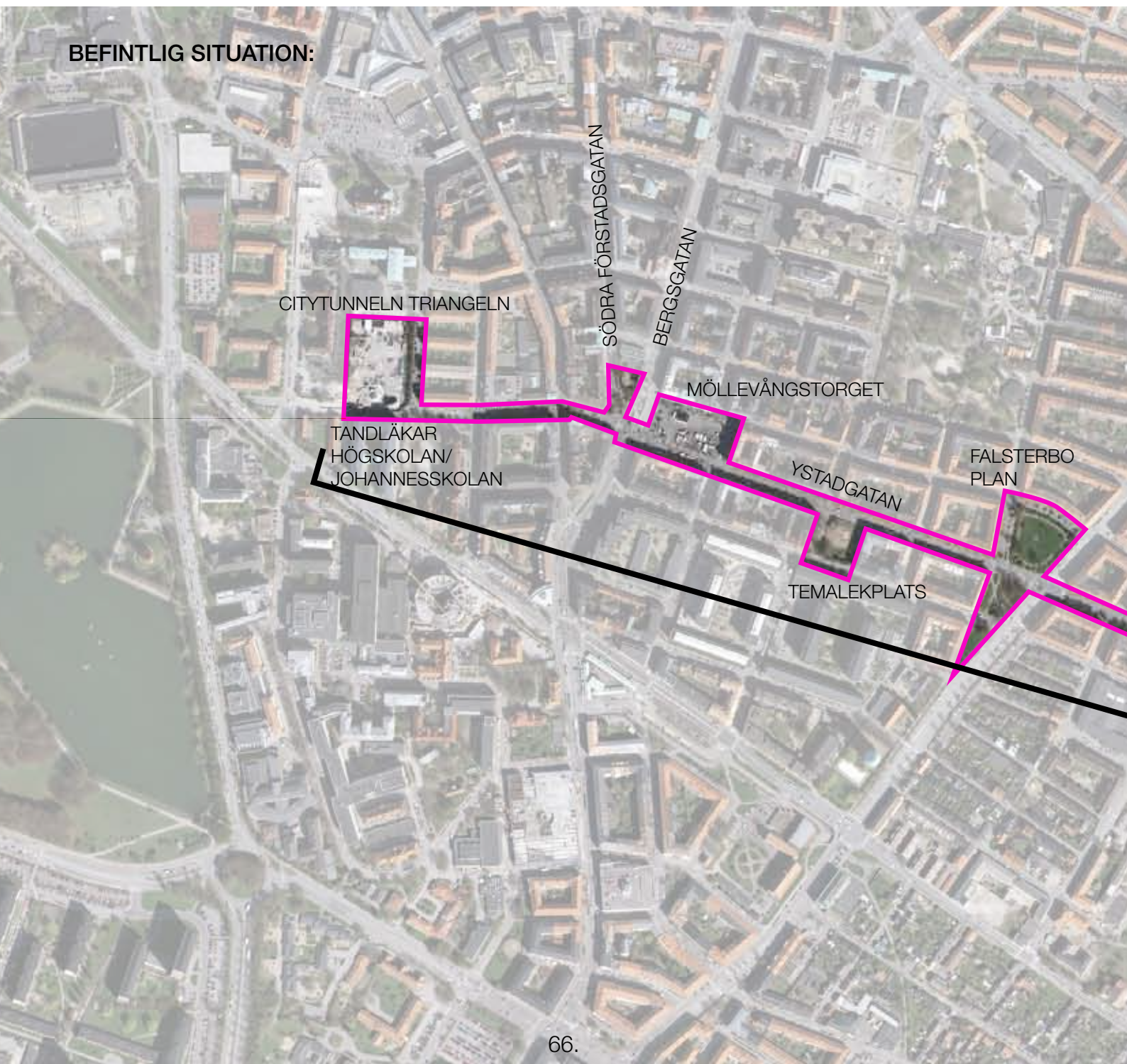
ROSENGÅRDSSTRÅKET ÄR EN KOMMUNI-  
KATIONSLÄNK MELLAN INNERSTADEN OCH  
ROSENGÅRD



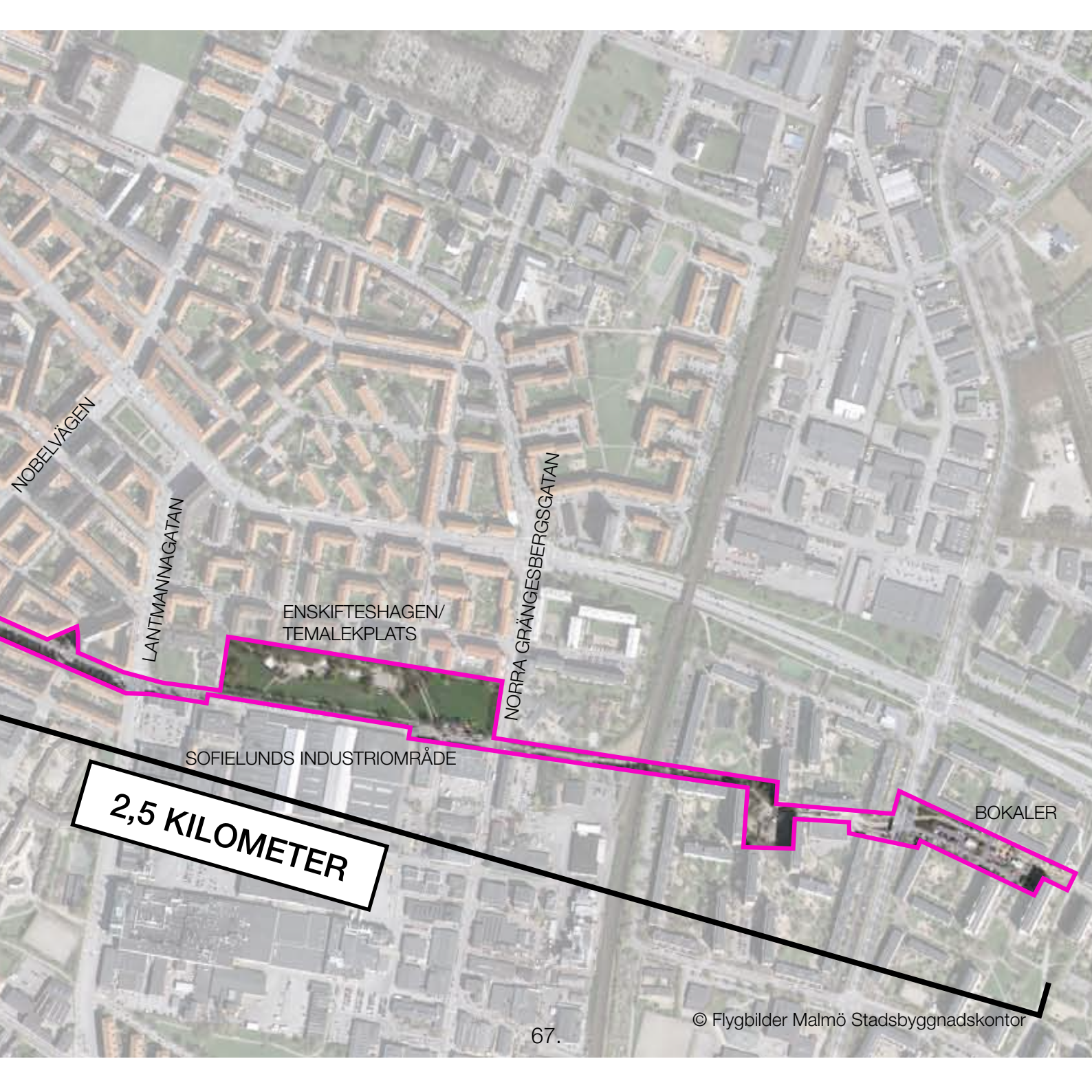
ROSENGÅRDSSTRÅKET KAN BLI ETT STADS-  
RUM MED ATTRAKTIVA MÖTESPLATSER



BEFINTLIG SITUATION:







NOBELVÅGEN

LANTMANNAGATAN

ENSKIFTESHAGEN/  
TEMALEKPLATS

NORRA GRÄNGESBERGSGATAN

SOFIELUNDS INDUSTRIOMRÅDE

BOKALER

2,5 KILOMETER





CENTRALEN

KUNGSPARKEN

VÄRNHEMSTORGET

**2,5 KM** = SAMMA LÄNGD SOM  
CENTRALEN – SÖDERVÄRN eller  
KUNGSPARKEN – VÄRNHEM

SÖDERVÄRN

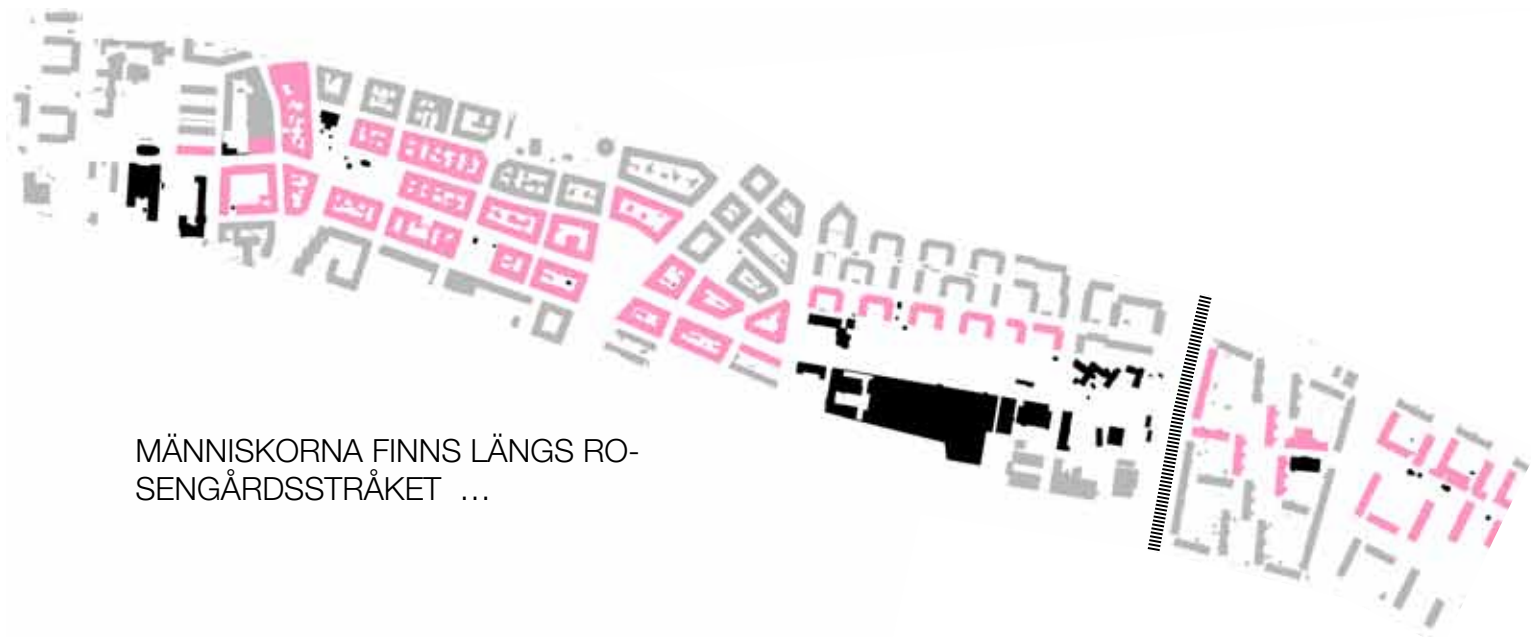




Det är två stråk med tydliga och definierade kanter med funktioner som stödjer ett urbant liv. Kollektivtrafiknoder fungerar som starka magneter som i sin tur generar flöden, underlag för handel och befolkade parker och torg.

BOSTÄDER:

MÄNNISKORNA FINNS LÄNGS RO-  
SENGÅRDSSTRÅKET ...



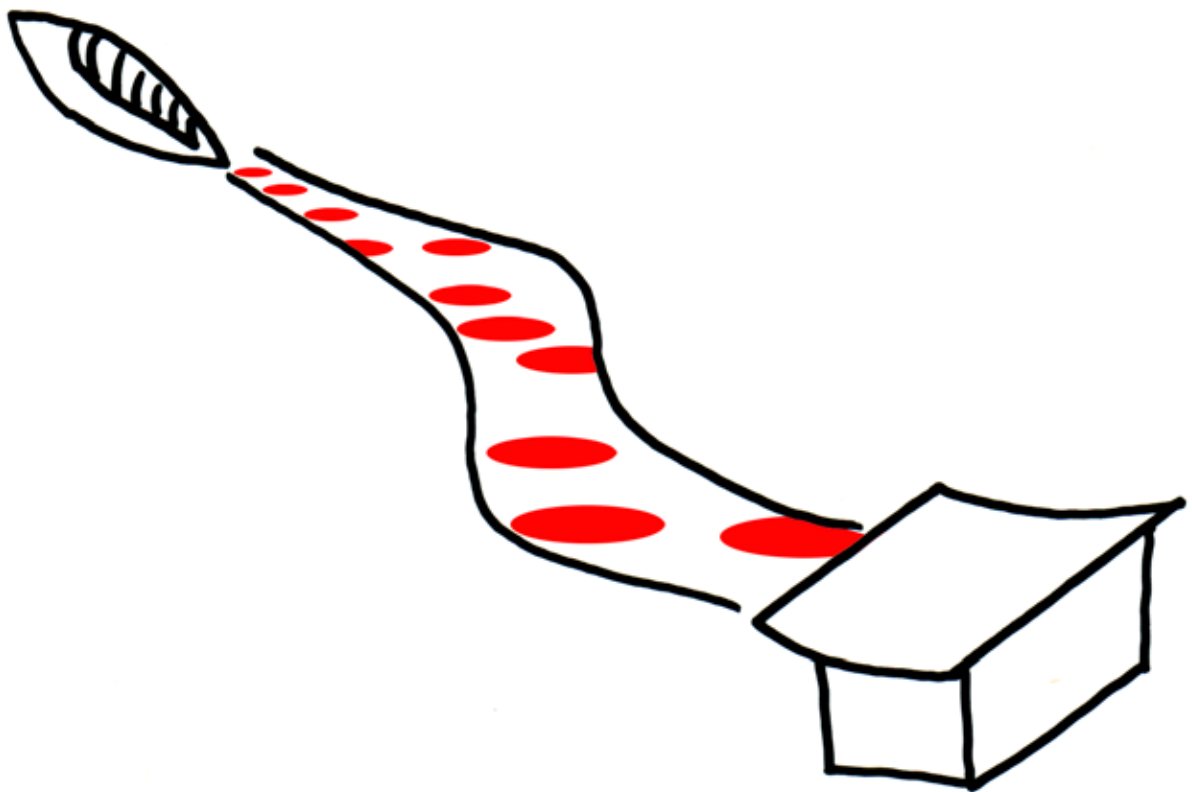
VERKSAMHETER:

ENTRÉER:

... MEN ÄNDAST 50 % AV ROSENGÅRDS-  
STRÅKET HAR TYDLIGA KANTER – MÅNGA  
FUNKTIONER OCH AKTIVITETER SAKNAS.



**FÖR ROSENGÅRDSSTRÅKET BETYDER DET ATT  
DEN VISUELLA KOPPLINGEN MÅSTE STÄRKAS.**





**MÅLPUNKTER:**

OPERAN

KONSTHALLEN

GAMLA IP

MÖLLEVÅNGS-  
SKOLAN

VÅRDcentral

FOLKETS  
PARK

JOHANNESKYRKAN/  
CITYTUNNELN  
TRIANGELN NORRA

RONDELLEN/  
PARKGATAN

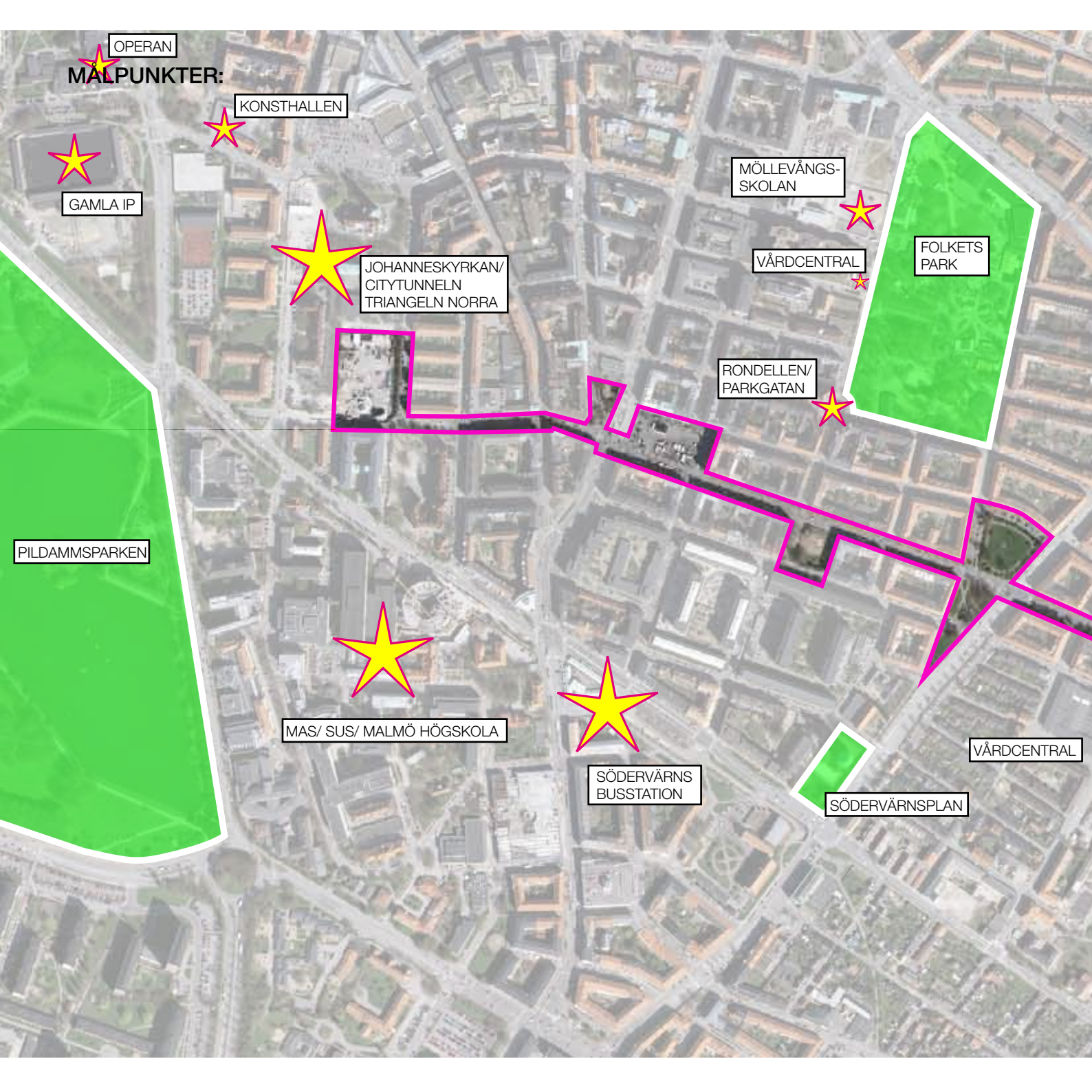
PILDAMMSPARKEN

MAS/ SUS/ MALMÖ HÖGSKOLA

SÖDERVÄRNS  
BUSSTATION

VÅRDcentral

SÖDERVÄRNSPLAN





I ANSLUTNING TILL STRÅKET FINNS ETT  
ANTAL VIKTIGA MÅLPUNKTER...

NOBELTORGET

ÖSTRA KYRKOGÅRDEN

LEKPLATS

S:T MATTEUS  
KYRKA

FRÄMTIDA STATION  
ROSENGÅRD

FÖRSKOLA

ZLATAN COURT

VÅRDcentral

VÅRDcentral

NY  
BEBYGGELSE

IDROTT

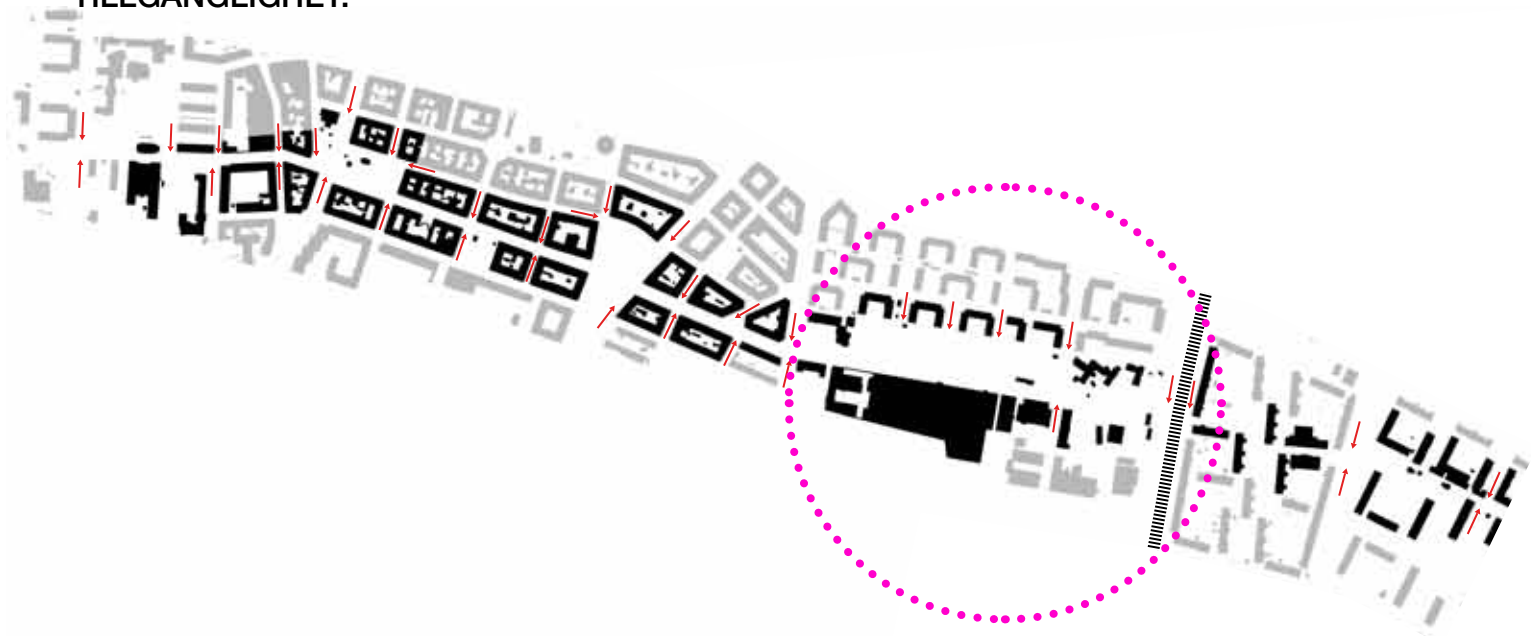
SOFIELUNDS-  
SKOLAN

KULTURVERKSAMHETER I ANSLUTNING  
TILL NORRA GRÄNGESBERGSGATAN

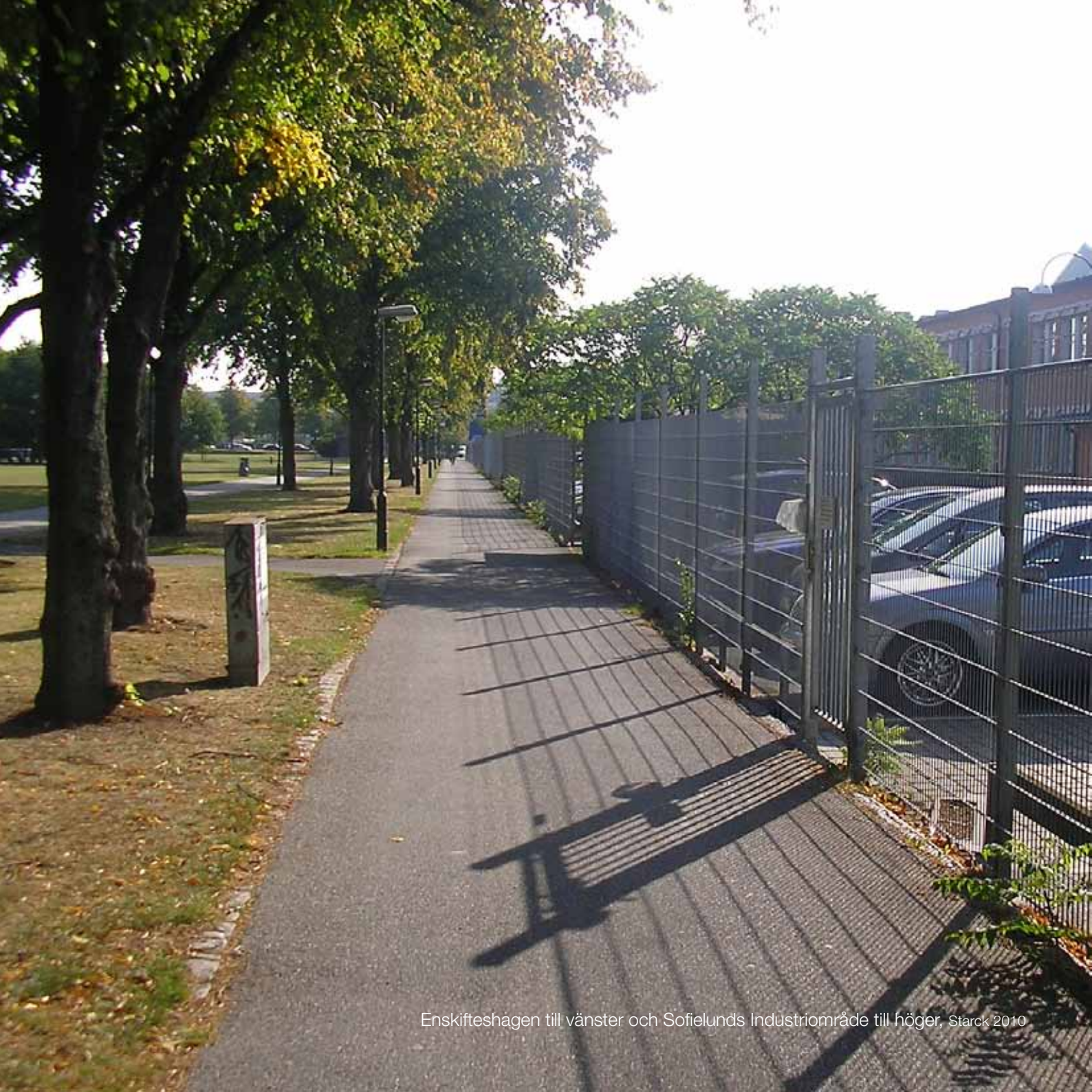
GARAGET



## TILLGÄNGLIGHET:



VID SOFIELUNDS INDUSTRIOMRÅDE ÄR TILLGÄNGLIGHETEN TILL OCH FRÅN STRÅKET BEGRÄNSAD. STRÅKET KANTAS AV ETT HÖGT STAKET OCH STORA LAGERLOKALER SOM PÅMINNER OM OMRÅDETS TIDIGARE FUNKTIONER.



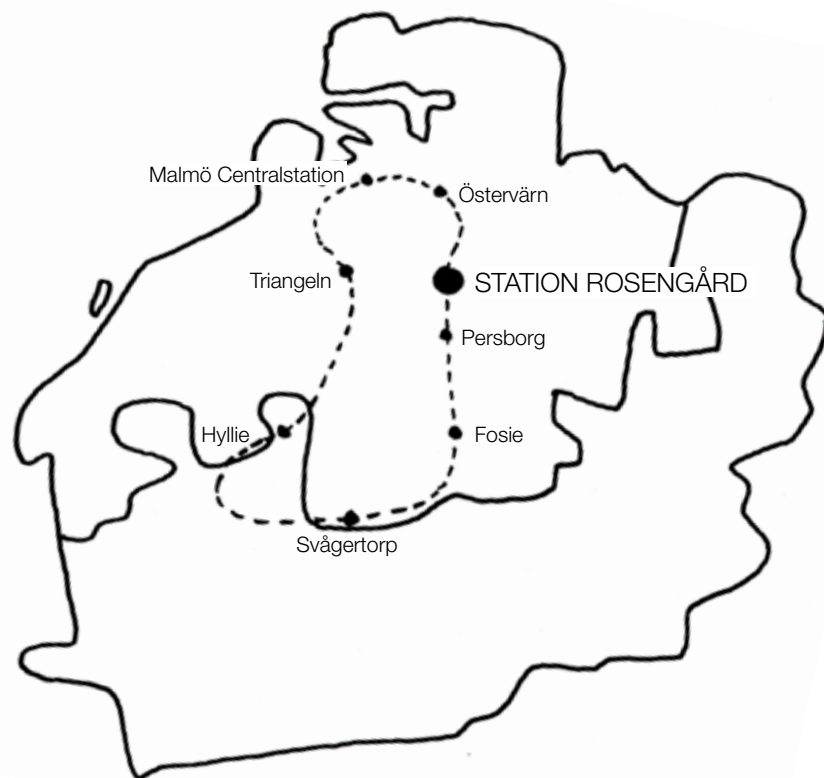
Enskifteshagen till vänster och Sofielunds Industriområde till höger, Starck 2010



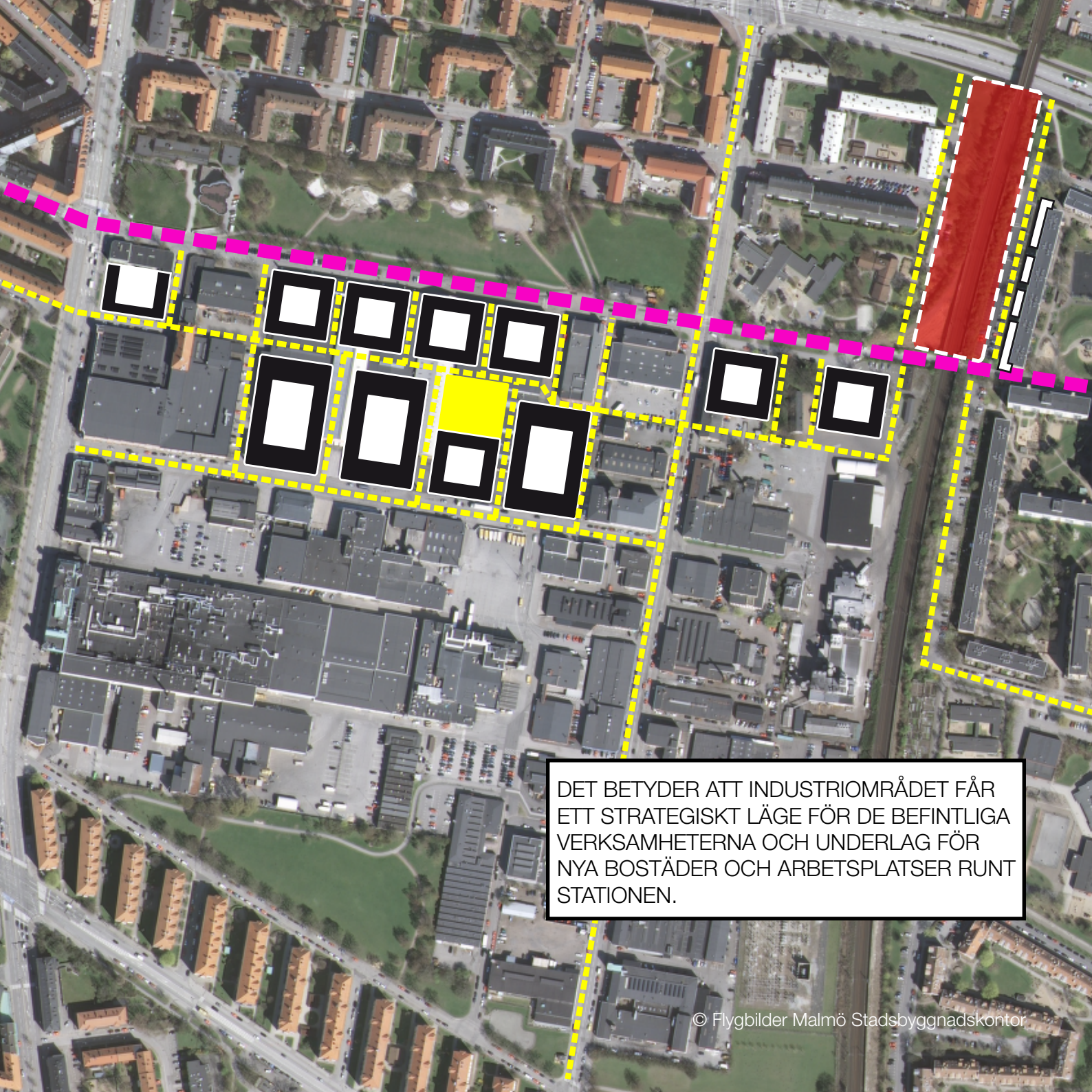


## ÖSTER OM ENSKIFTESHAGEN PLANERAS STATION ROSENGÅRD.

Stationen skall ingå i en ny spårbunden kollektivtrafiklinje runt Malmö – Malmöringen. Trafiken skall gå på Kontinentaltalbanan och genom Citytunneln (<http://www.malmo.se/Nyheter/Centrala/2-3-2010-Pagatagstrafik-pa-Malmoringen.html>, 110210).





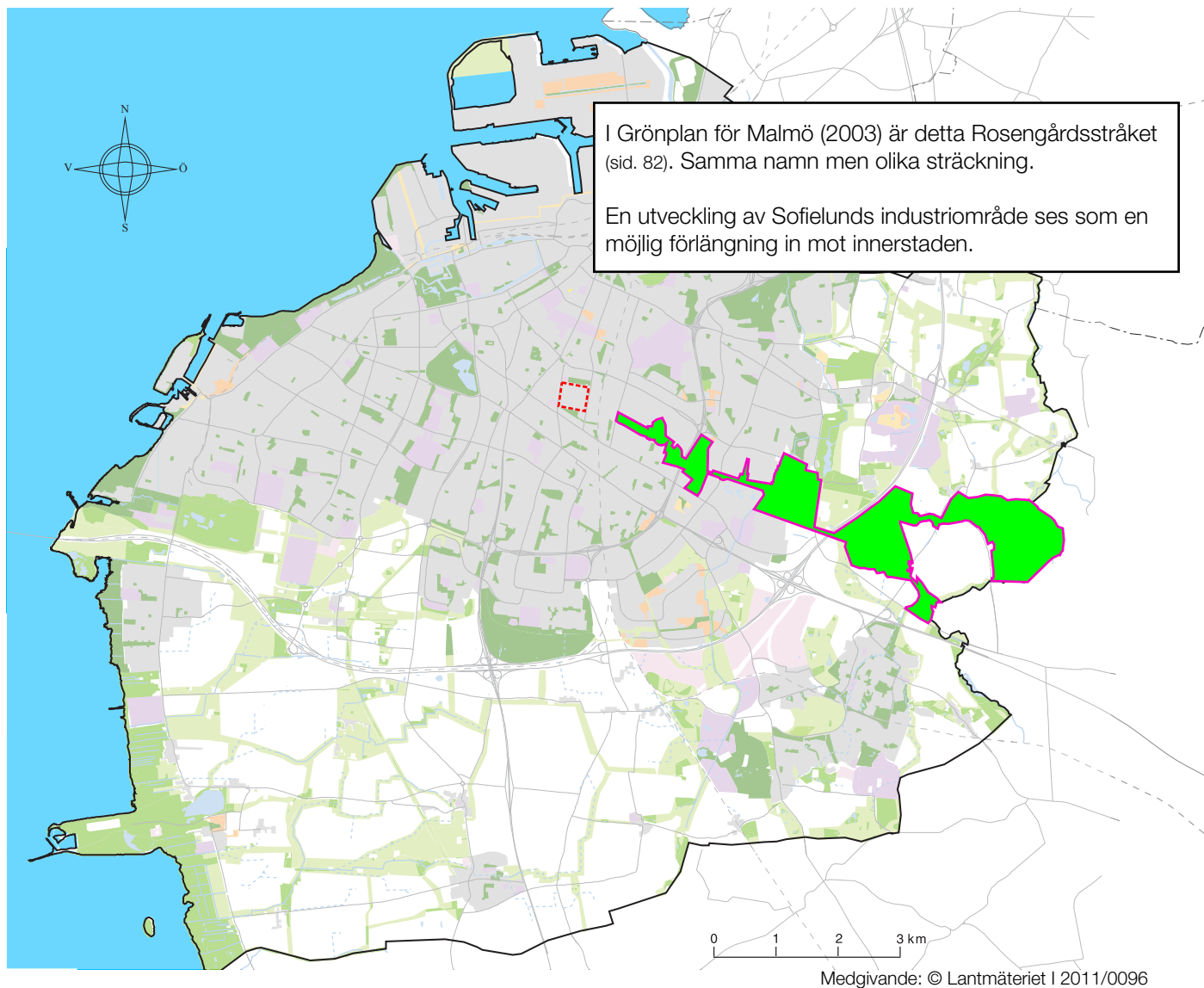


DET BETYDER ATT INDUSTRIOMRÅDET FÅR  
ETT STRATEGISKT LÄGE FÖR DE BEFINTLIGA  
VERKSAMHETERNA OCH UNDERLAG FÖR  
NYA BOSTÄDER OCH ARBETSPLATSER RUNT  
STATIONEN.

**ISTÄLLET FÖR ATT TÄNKA INNIFRÅN OCH UT TÄNKA  
UTIFRÅN OCH IN – VILKA MÖJLIGHETER SKAPAS DÅ?**

**Stråk som:**

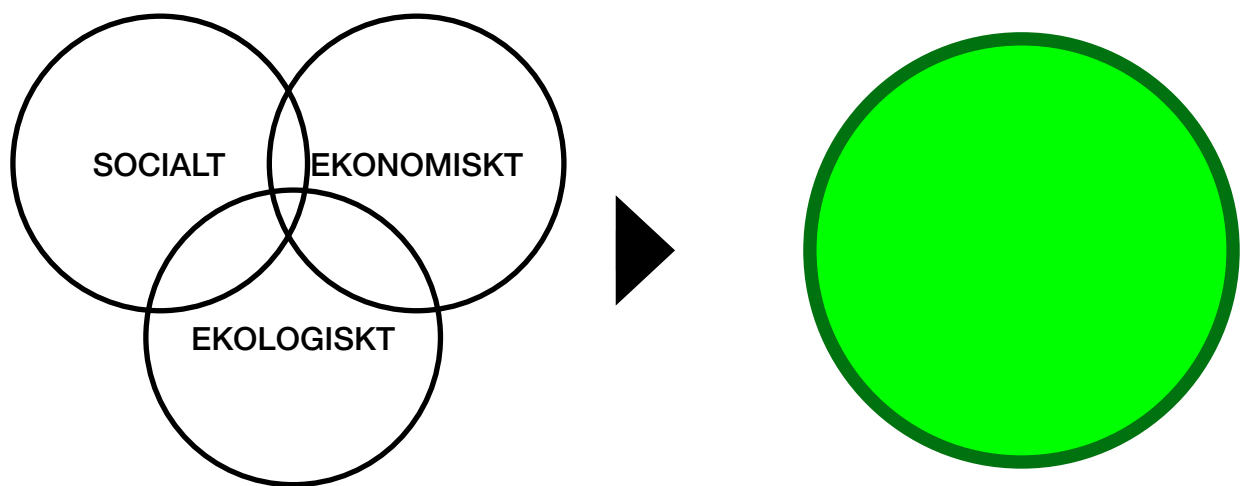
**2.3 är gröna**



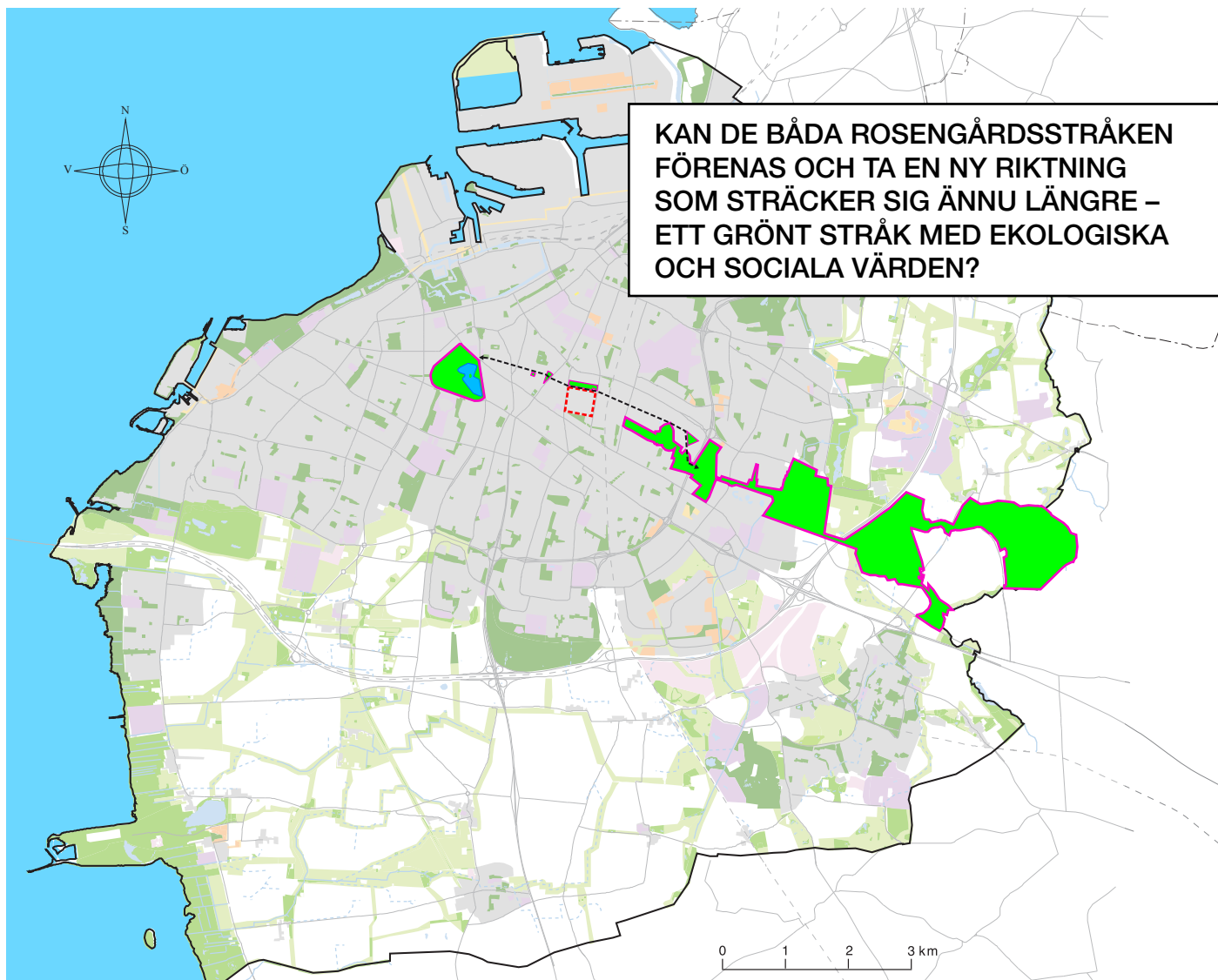




Möllevången har en tät innekstadskaraktär och klassas som ett bristområde i Grönplan för Malmö (sid. 28).



GRÖNT HAR BLIVIT EN SYMBOL FÖR HÅLLBART TÄNKANDE.



Landskapsarkitekt Tom Turner anser att fler färger än grönt bör användas för att beskriva olika karaktärer för stadens stråk, det viktigaste är inte att det är grönt på planen eller kartan utan hur stråket upplevs på plats (Turner, 1996, sid. 189-207; Turner, 1998, sid. 148):

*"If the "green" in "greenway" is read as "environmentally pleasant" then "greenway" is a valuable portmanteau word. But "greenways" come in many colors and varieties, which must be fitted into the environment as carefully as the parts of a mechanical clock. Each must be adapted to its location and to its role within the urban structure (Turner, 1996, sid. 203).*

Vi lever i ett mångkulturellt samhälle. Det är något som är starkt förknippat med både Möllevången och Rosengård. I Malmö finns 171 länder representerade, 29 % är födda i utlandet och totalt har 38 % utländsk bakgrund (<http://malmo.se/Kommun--politik/Statistik/02.-Utländsk-bakgrund/Mangfald-i-Malmo/Mangfald-2009.html>, 091108).

### **TÄNK OM ROSENGÅRDSSTRÅKET KUNDE SPEGLA DEN RIKEDOM AV KULTURER OCH KARAKTÄRER SOM FINNS REPRESENTE- RADE LÄNGS STRÄCKAN?**

Stråket blir då inte bara en plats eller ett rörelserum utan även en resa till något nytt och kanske okänt. Kanske bara under 30 sekunder på färden mot ett annat mål, men ändå...

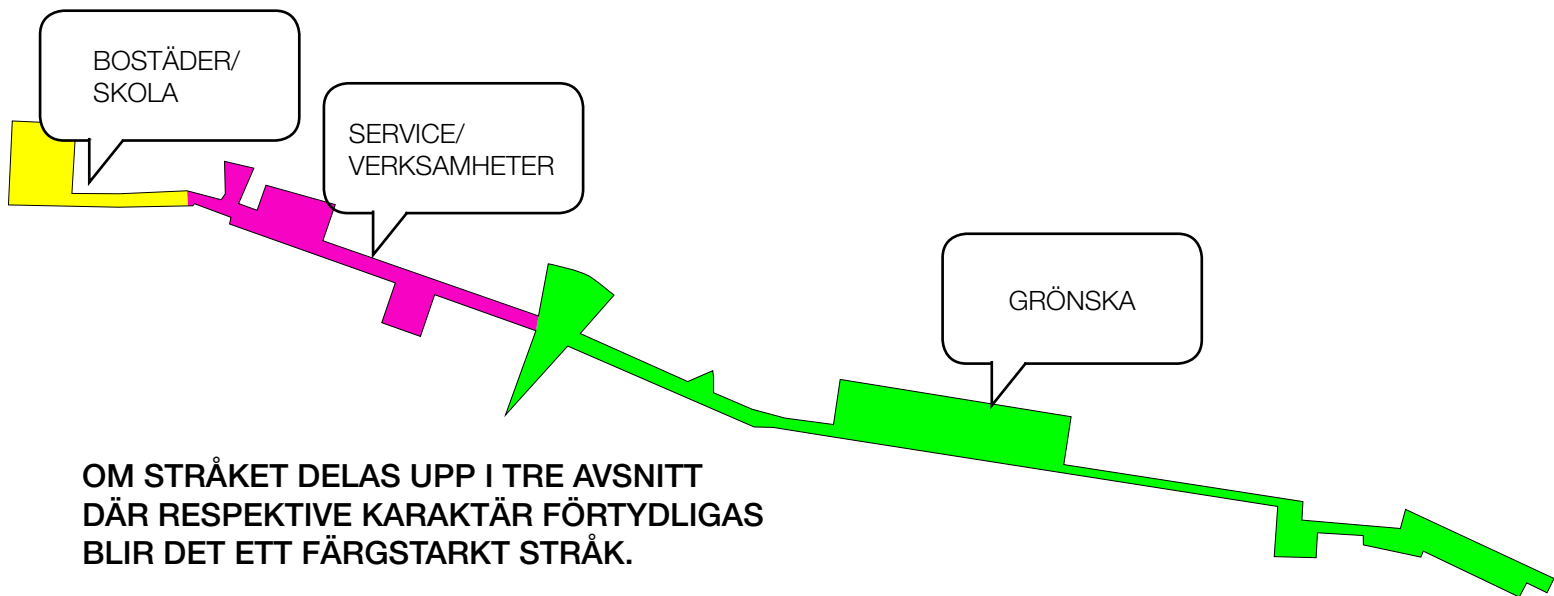




**ÄR DET MÖJLIGT ATT FÅ IHOP TOTALT 171  
OLIKA SORTS TRÄD LÄNGST STRÅKET?**

– Ett träd för varje land som finns representerat i Malmö.  
Träd som varierar i karaktär, blomning och höstfärg.





**Stråk som:**

# **2.4 Orienterar**

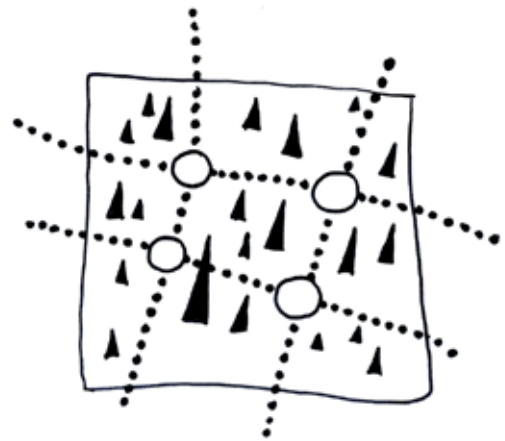
*“Paths are the channels along which the observer customarily, occasionally, or potentially moves. They may be streets, walkways, transit lines, canals, railroads. For many people, these are the dominant elements in their image. People observe the city while moving through it, and along these paths the other enviromental elements are arranged and related.”* (Lynch, 1960, sid. 47)

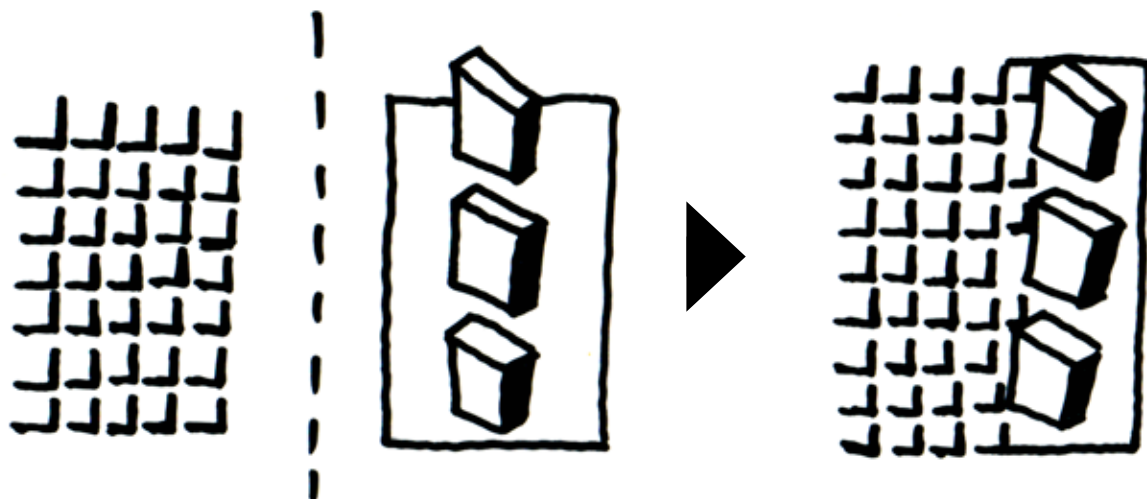
I *The Image of the City* (1960) beskriver Kevin Lynch den visuella läsbarheten (*legibility/ imageability*) av en stad med hjälp av elementen Path, Edges, Districts, Nodes och Landmarks. (Där path ofta översätts till stråk.)

*“Districts are structured with nodes, defined by edges, penetrated by paths and sprinkled by landmarks (sid. 48).”*

Elementen redovisas som ett resultat av en rad intervjuer och de intervjuades mentala kartor över sin stad. Han menar att de fem olika elementen är de delar som vi kan bygga våra städer med för att få livliga och meningsfulla städer. Ett stråk enligt Kevin Lynch handlar till största delen om att kunna orientera sig i staden för att nå fram till en specifik plats som han även poängterar med sitt begrepp *imageability*.

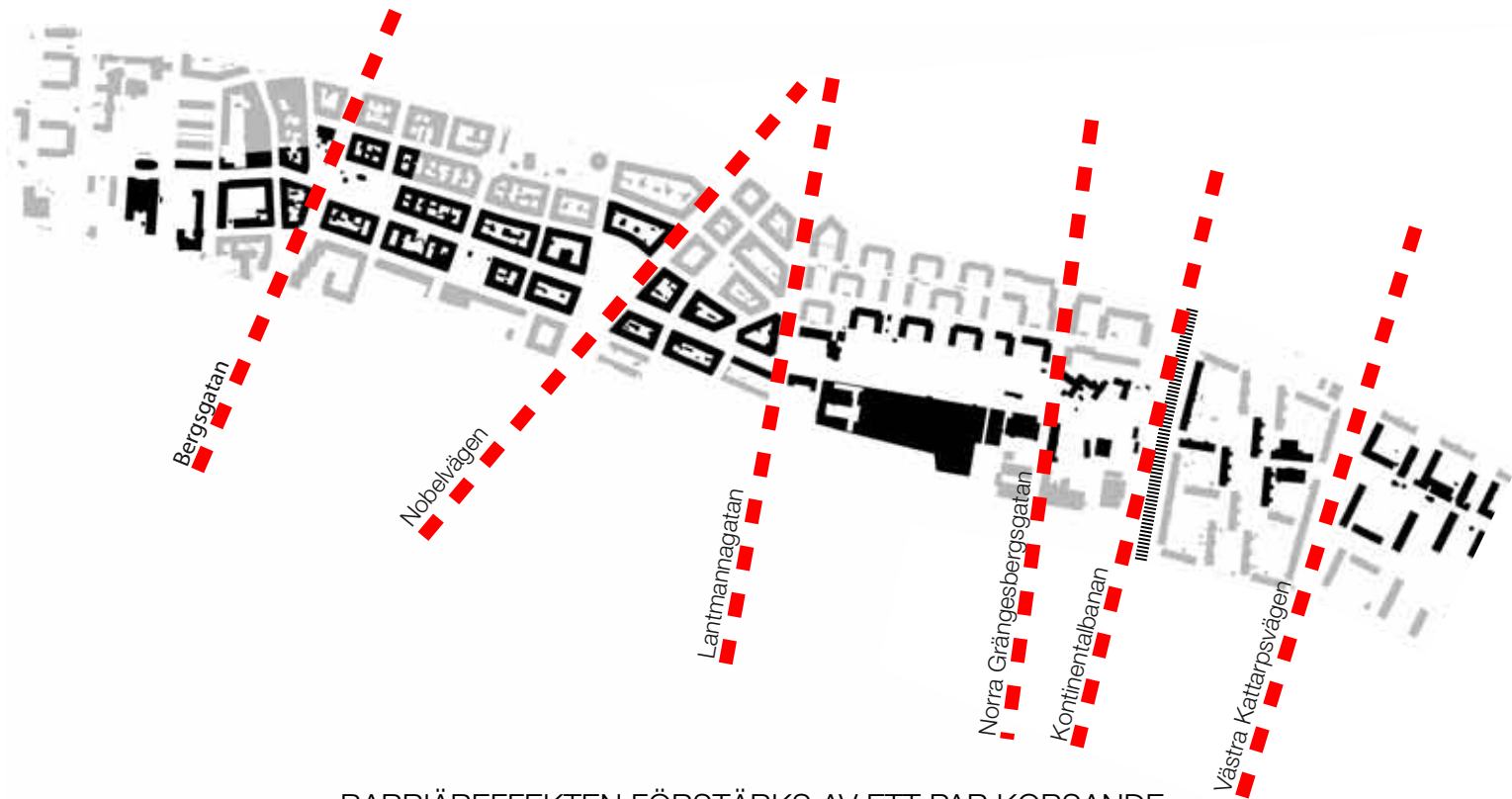
**TÄNK OM ROSENGÅRDSSTRÅKET FICK EN  
EGEN IDENTITET, SÅ TYDLIG ATT SKYLTAR  
OCH VÄGVISARE KÄNNS ÖVERFLÖDIGA.**





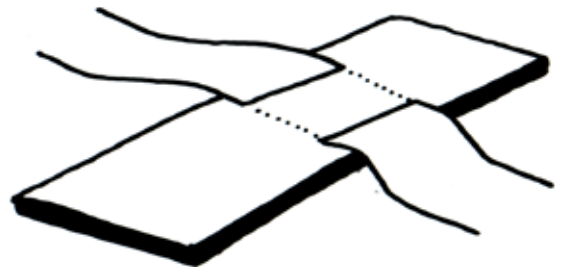
DET FINNS EN PSYKISK BARRIÄR SOM ÖKAR  
DEN UPPLEVDA DISTANSEN OCH FÖRSVÅRAR  
INTEGRATIONEN MELLAN OMRÅDENA.



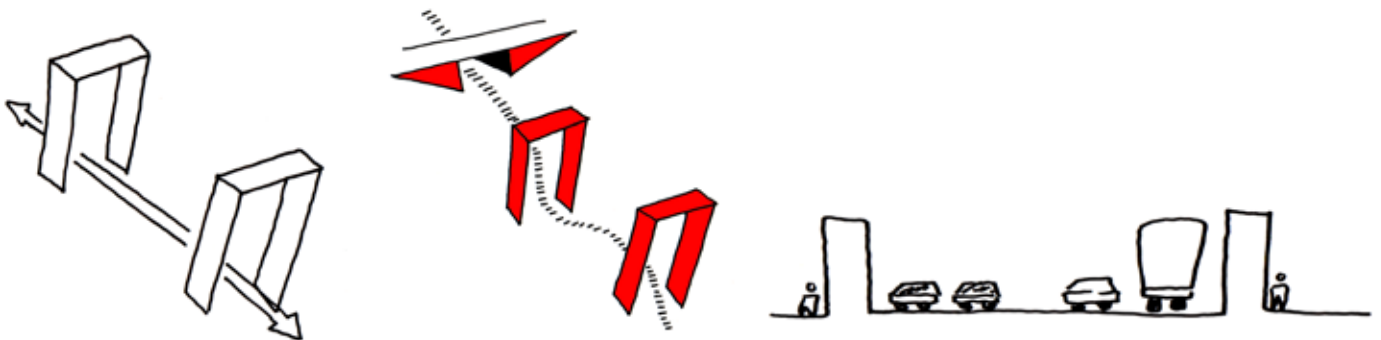


BARRIÄREFFEKTEN FÖRSTÄRKS AV ETT PAR KORSANDE  
GATOR OCH SOM BRYTER STRÅKET'S KONTINUITET.

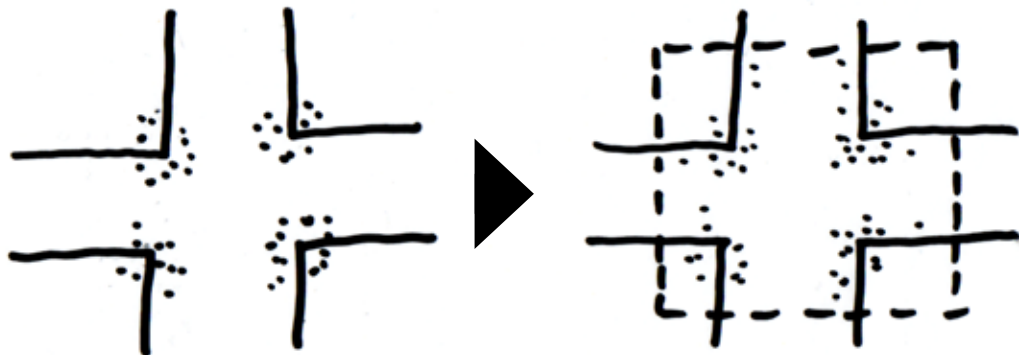
KAN KONTINUITETEN FÖRSTÄRKAS BEROENDE PÅ HUR MARKEN HANTERAS?



ELLER ÄR DET VIKTIGARE MED EN VISUELL KONTINUITET  
– MARKERAD AV HÖGA PORTALER?



HÖRNEN UPPLEVS SOM VIKTIGA – ATT NÅGOT HÄNDER SOM STIMULERAR ÖGAT OCH LOCKAR EN VIDARE. HÖRNEN LÄNGS ROSENGÅRDSSTRÅKET KANSKE KAN BLI VIKTIGA MÅLPUNKTER?



## YSTADSGATAN/ LANTMANNAGATAN

**IDAG**

Korsningen Ystadsgatan – Lantmannagatan upplevs som den viktigaste korsningen att stärka för att öka stråkets kontinuitet. S:t Matteus kyrka skärmar av sig mot stråket och den gamla Saturnusfabriken står öde och igenbommad. Vad händer sedan?



Starck 2010



**TÄNK OM DET KUNDE UPPSTÅ NYA FUNKTIONER I SATURNUSFABRIKEN OCH NY BEBYGGELSE . OM DELAR AV KYRKANS MURAR REVS TILL FÖRMÅN FÖR EN NY ENTRÉPLATS PLACERAS KLOCKTORNET I ETT SAMMANHANG – ETT LANDMÄRKE!**

Gordon Cullen påpekar i *The Concise Townscape* att en vertikal artefakt förtydligar att "här är platsen" "sluta leta, det är här" (Cullen, 1971, sid.26).



Starck 2010

STATION ROSENGÅRD

**IDAG**

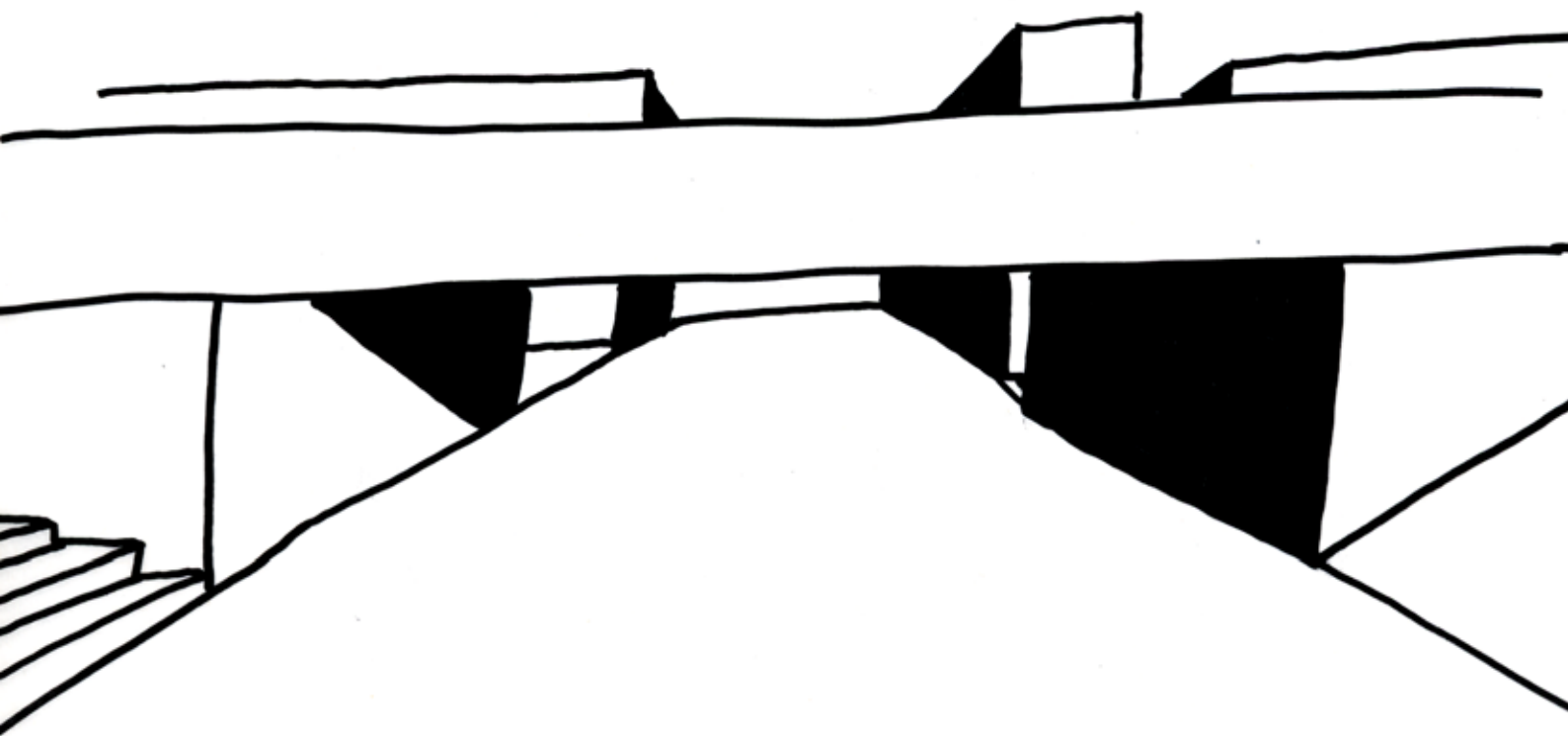
**ROSENGÅRD**

"MAN KÄN TA EN KILLE FRÅN ROSENGÅRD  
MEN MAN KAN INTE TA ROSENGÅRD FRÅN EN KILLE"

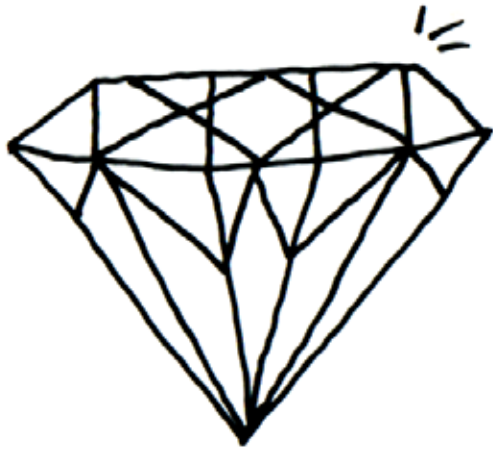
CITAT ZLATAN

Vid Kontinentalbanan bildar tunneln en tydlig portal in till Rosengård. Gränsen förtydligas av att det står ROSENGÅRD vid tunnelmynningen. Förträngningen och skyltnigen upplevs som unik i staden där gränser mellan olika stadsdelar eller områden inte brukar visualiseras.

**FÖRSTÄRKER TUNNELN DEN NEGATIVA BILDEN AV ROSENGÅRD?**



KAN TUNNELN VIDGAS VID PLANERINGEN  
AV STATION ROSENGÅRD? – DEN VISUELLA  
KONTINUITETEN ÖKAR OCH SKAPAR SAM-  
TIDIGTEN NYFIKENHET TILL VAD SOM HÄN-  
DER PÅ ANDRA SIDAN (Cullen, 1971, sid. 49).



*"If positions along the line can be differentiated in some measurable way, then the line is not only oriented, but scaled as well."* (Lynch, 1960, sid. 97)

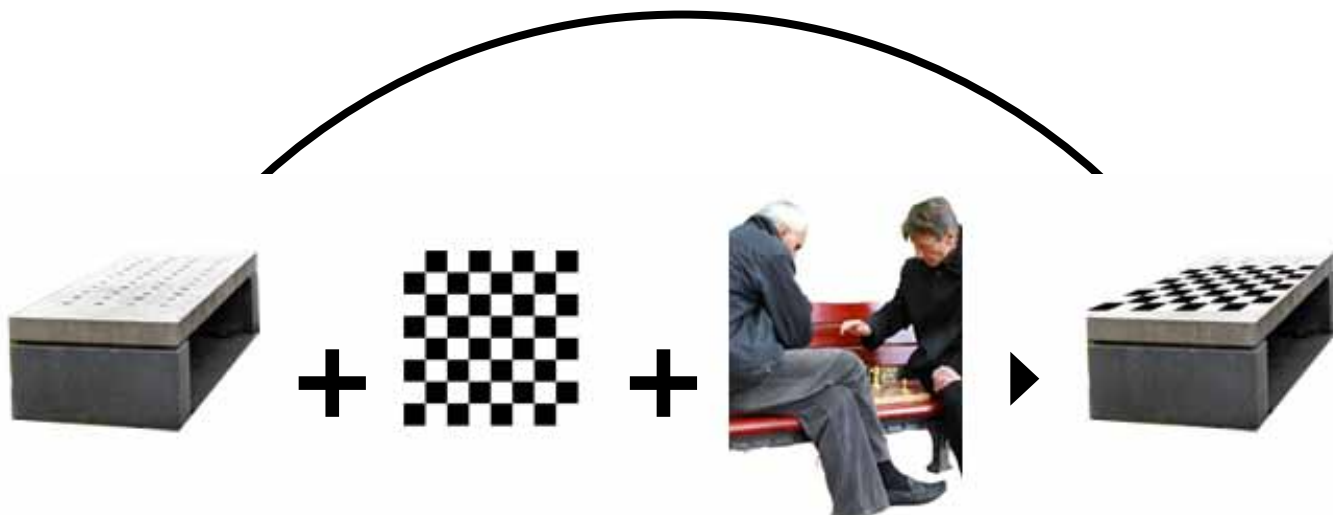
Genom att förtydliga olika platser eller delar längst stråket uppstår ett före och/eller ett efter något. Genom en upprepning av flera mer eller mindre stora slutstationer blir rörelsen meningsfull och en upplevelse av sig själv (Lynch, 1960, sid. 97).





**DET BETYDER ATT FÖRUTOM OLIKA MÅLPUNKTER KAN DE SMÅ  
DETALJERNA FÅ STÖRRE UPPMÄRKSAMHET LÄNGS STRÅKET – SMÅ  
DIAMANTER SOM FÖRGYLLER VARDAGEN OCH RÖRELSEN.**





MÖBLERINGEN KAN FÅ SAMMA UPPMÄRKSAMHET. MED EN ENHETLIG FORM SOM KAN KOMBINERAS FÖR OLIKA UTTRYCK OCH FUNKTIONER UPPSTÅR EN TYDLIG IDENTITET.



VÄDERSKYDD



MARKYTA



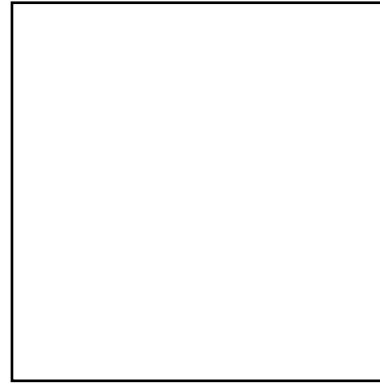
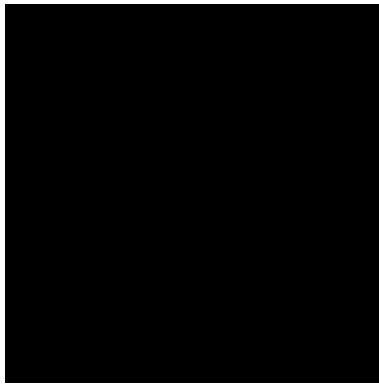
LEK



SITTA



LJUS




RGB 0 105 60



RGB 255 153 204

(Malmö stad, Grafisk manual för Malmö stad, sid. 5)

Malmö använder malmögrönt som stadens färg på parkbänkar, stolpar och papperskorgar.  
**KAN ORIENTERINGEN OCH STRÅKETS IDENTITET FÖRSTÄRKAS GENOM ATT AN-  
VÄNDA DEN MOTSATTA FÄRGEN – "MALMÖROSA"?**

An aerial photograph of a city street grid, likely in Stockholm, showing a dense pattern of buildings and streets. A bright yellow line, representing a light plan, starts from the left edge, passes through a rectangular yellow box, and then continues diagonally across the grid. Along this line, there are several circular yellow spots of varying sizes, suggesting specific lighting points or intersections. The overall tone is dark, with the yellow light providing a strong contrast.

LJUS:

Under stor del av året utspelas stadslivet i mörker – inte bara nattlivet utan även mer vardagliga aktiviteter som hur vi rör oss till och från skolor och arbetsplatser under vinterhalvåret.

**MED EN MEDVETEN LJUSPLAN FÅR RO-  
SENGÅRDSSTRÅKET EN ORIENTERANDE  
OCH IDENTITETSSKAPANDE BELYSNING.  
DET KAN I SIN TUR GE UNDERLAG FÖR BE-  
FOLKADE PARKER OCH TORG.**





**Stråk som:**

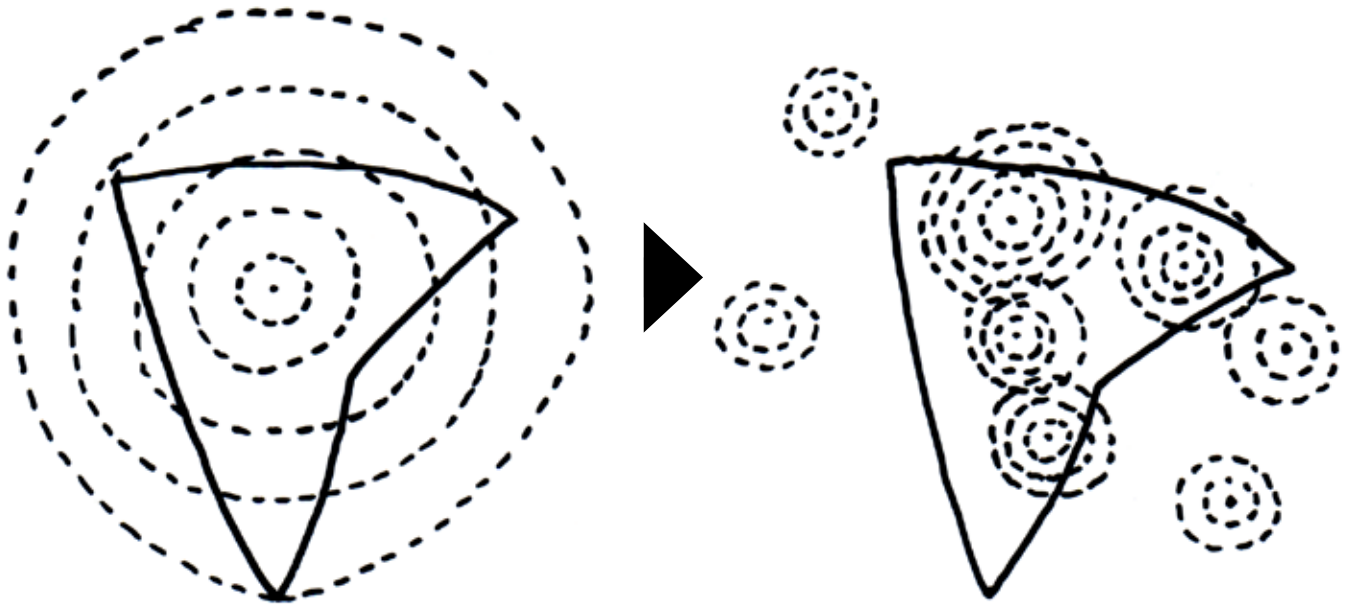
# **2.5 Aktiverar**



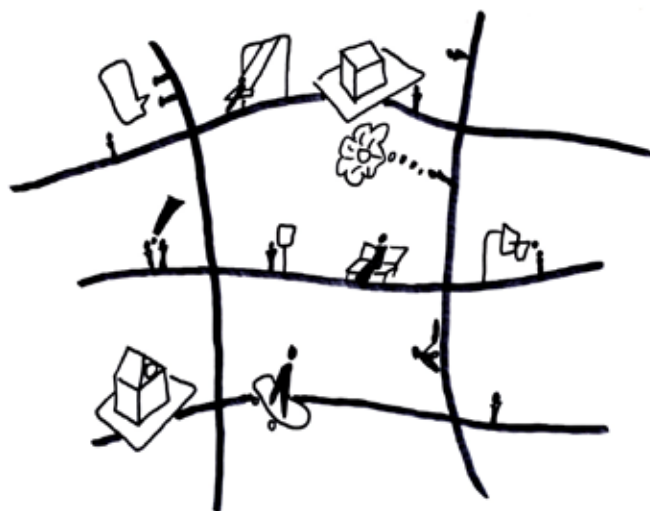
*"Med stråk avser jag här gator eller vägar som är attraktiva att vistas på, som folk väljer att gå eller cykla på när de ska igenom en stadsdel. Stråket handlar alltså både om kvantitet – relativt mycket folk rör sig där – kvalitet – det är angenämt att vistas där och folk söker sig ditt av den anledningen." (Olsson Sören, 1998, Det offentliga livets förändringar, sid.51)*



Sören Olsson, professor emeritus i socialt arbete vid Göteborgs Universitet, resonerar i *Det offentliga livets förändringar* (1998) och *Stadens attraktivitet och det offentliga stadslivet* (2000) om att de urban stråken är vår tids torg. Han menar att stråkets attraktivitet ligger i kombinationen av rörelse- och vistelserum – likt en ständigt pågående teater (sid.76). Han ser även att verksamheter i bottenplanet, främst restauranger och kaféer, bidrar till folklivet som utspelar sig på stråket (sid.74).



ÄR DET HÅLLBART ATT EFTERSTRÄVA SAMMA URBANISM I HELA MALMÖ INNERSTAD ELLER LÄNGS HELA ROSENGÅRDSSTRÅKET?



*I Livet mellem husene* (2003) tar Jan Gehl upp tre olika typer av aktiviteter som äger rum i det offentliga rummet:

1.

Nödvändiga aktiviteter – är alla de vardagliga aktiviteter som vi mer eller mindre tvunget eller nödvändigt måste göra – gå till skolan, till arbetet, handla, vänta på bussen och så vidare. Aktiviteterna förekommer praktiskt taget året runt oavsett väderlek. Den yttre miljön har ingen större inverkan på aktiviteten – vi har inget val.

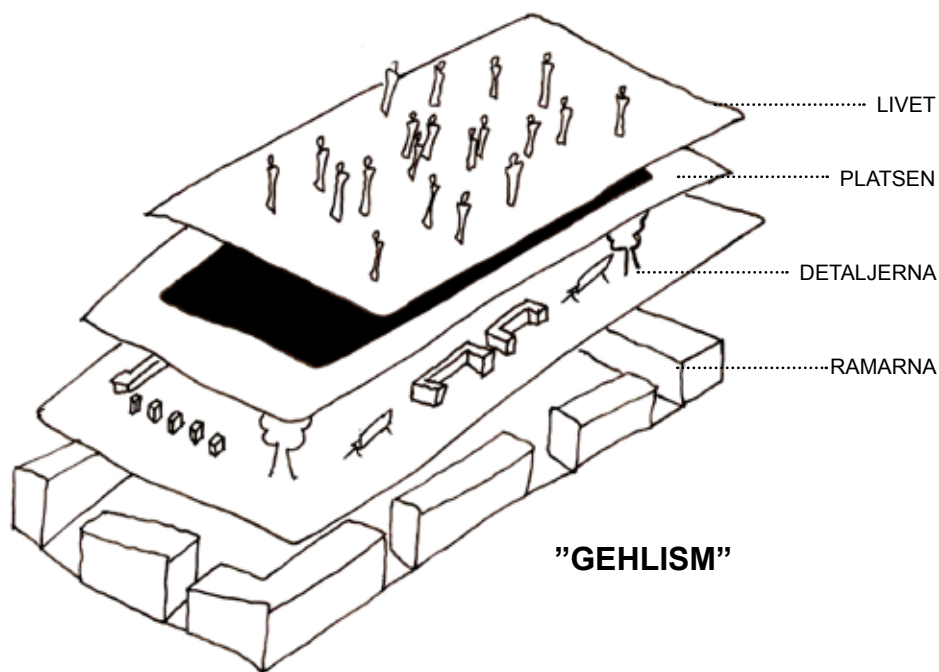
2.

Valfria aktiviteter – är rekreativa aktiviteter som promenera eller sola på en bänk. Dessa aktiviteter förekommer bara om de yttre förutsättningarna gör det möjligt - om de fysiska förhållandena och när vädret inbjuder till det.

3.

Sociala aktiviteter – förutsätter att andra människor färdas eller vistas på samma ställe. Det kan handla om barn som leker, att hälsa på eller samtala med någon. Det handlar även om den mest förekommande, den passiva kontakten - att se och höra andra människor. Dessa aktiviteter kan benämnas som "följdaktiviteter" eftersom de uppstår som en följd av de två tidigare aktivitetskategorierna. De sociala aktiviteterna stöts varje gång de övriga kategorierna ges bättre förutsättningar i det offentliga rummet. (Gehl, 2003, sid. 7)

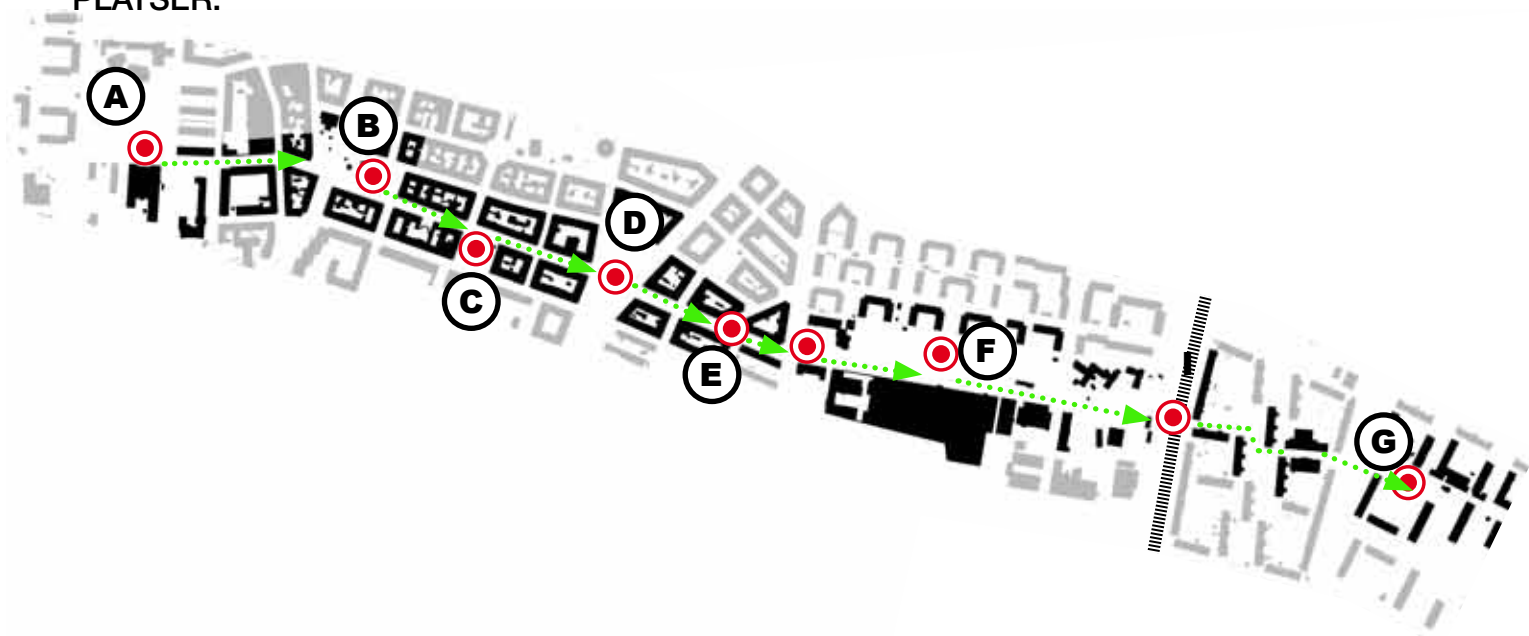
7)



DET BETYDER ATT ROSENGÅRDSSTRÅKET BÄRANDE EGENSKAP BYGGER PÅ ATT GE KARAKTÄR TILL MELLANRUMMET ISTÄLLET FÖR BYGGNADER OCH KOMMERSIELLT UTBUD. MELLANRUM MED TYDLIGA MÅLPUNKTER, FUNKTIONER OCH UPPLEVELSER SOM KAN LOCKA MÅNGA MALMÖBOR OCH SOM I SIN TUR GENERERAR FLÖDEN LÄNGS STRÅKET.

Jan Gehl påpekar behovet av olika målpunkter i den offentliga miljön. Platser som vi kan söka oss till och använda som anledning för att bege sig ut (Gehl, 2003, sid. 110).

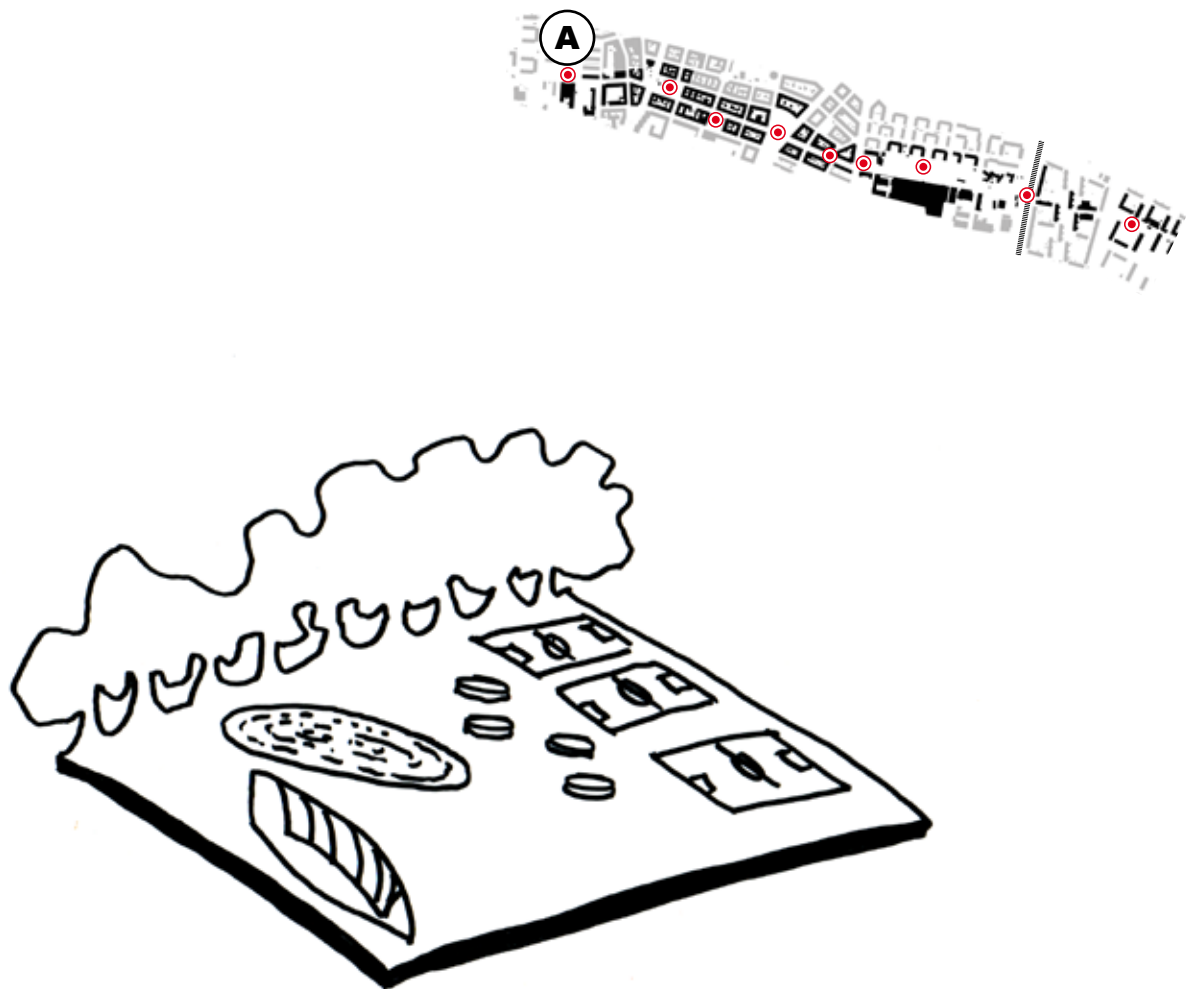
PLATSER:





## A: CITYTUNNELSTATION TRIANGELN





Med tanke på det stora antalet resenärer som kommer att passera stationen kommer parkerade cyklar förmodligen att dominera upplevelsen av platsen. Runt om ligger en grundskola, tandläkarhögskolan och bostäder. På platsen låg tidigare en stor fotbollsplan.

VARFÖR INTE UTNYTTJA SITUATIONEN OCH SKAPA ETT LOKALT TORG MED FOTBOLLSPLANER OCH LEK OCH EN GATA MED AKTIVITETER SOM GÖR ATT MÄNNISKOR UPPEHÅLLER SIG PÅ PLATSEN?



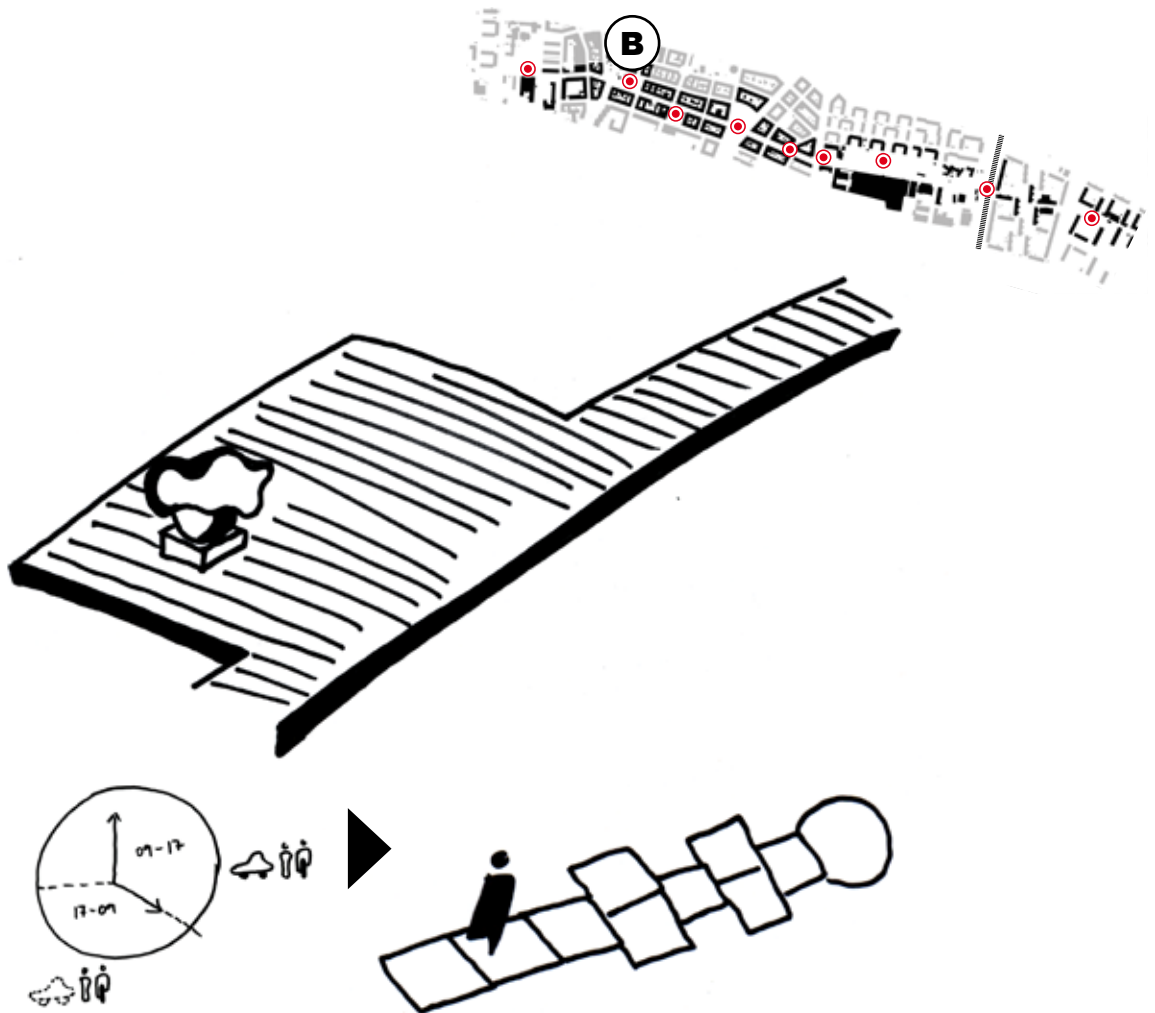




## B: MÖLLEVÅNGSTORGET







Möllégångstorget som handelstorg har en starkförankring i Malmö. Under dagtid är upplevelsen ett positivt kaos mellan olika trafikslag och intensiv torghandel. Under kvällstid fylls torgets restauranger och trottoarserveringar.

TÄNK OM TORGET KAN FÅ YTTRELLIGARE EN DIMENSION. KAN BILTRAFIKEN BEGRÄNSAS UNDER EFTERMIDDAGAR OCH KVÄLLAR SÅ ATT VARDAGSLIVET KAN TA PLATS PÅ TORGET OCH GATAN?







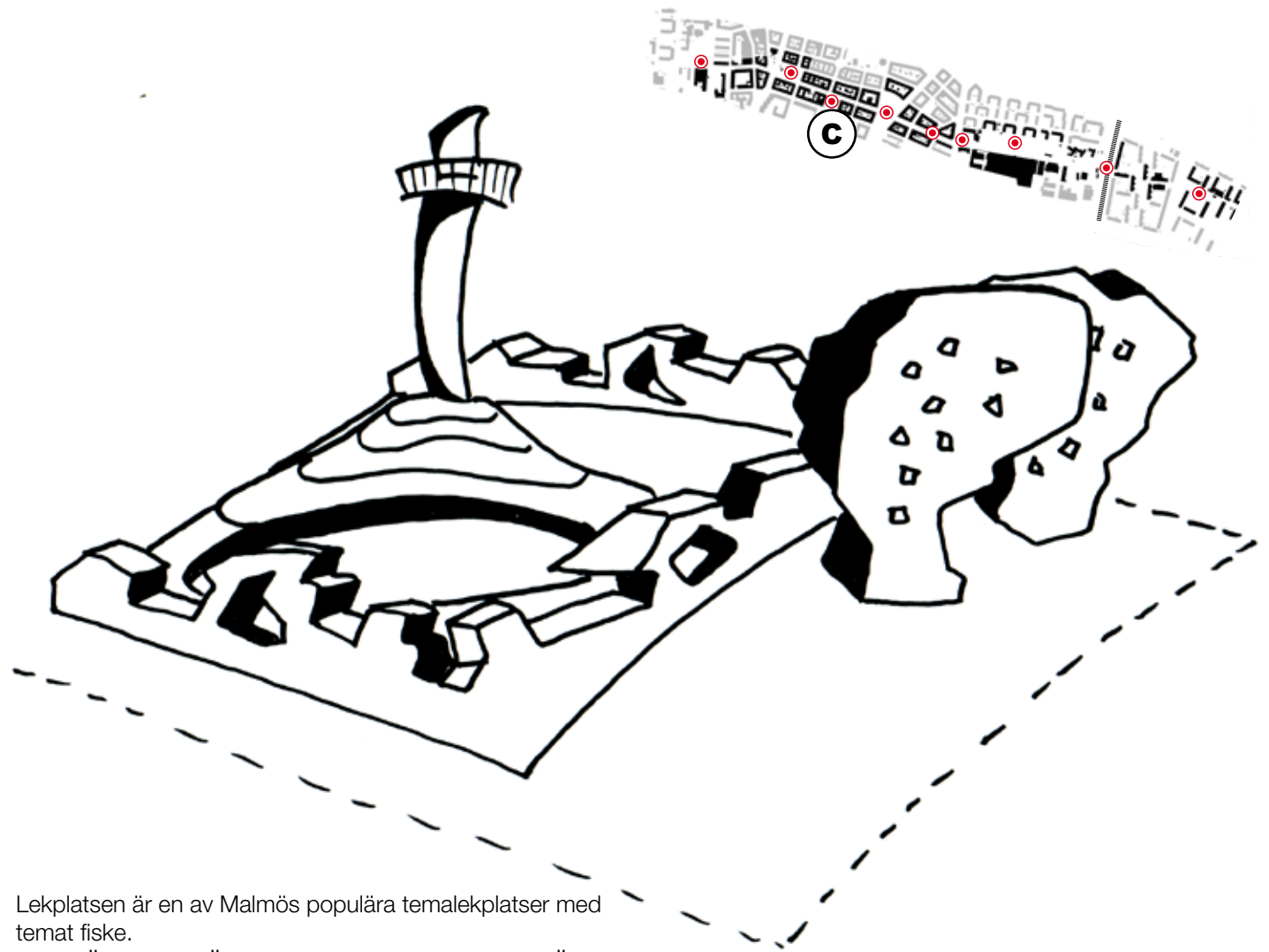


## C: VARBERGSPLAN - TEMALEKPLATS



Varbergsplan: Entré till lekplatsen och ett gaturum med behaglig skugga.

Starck 2009



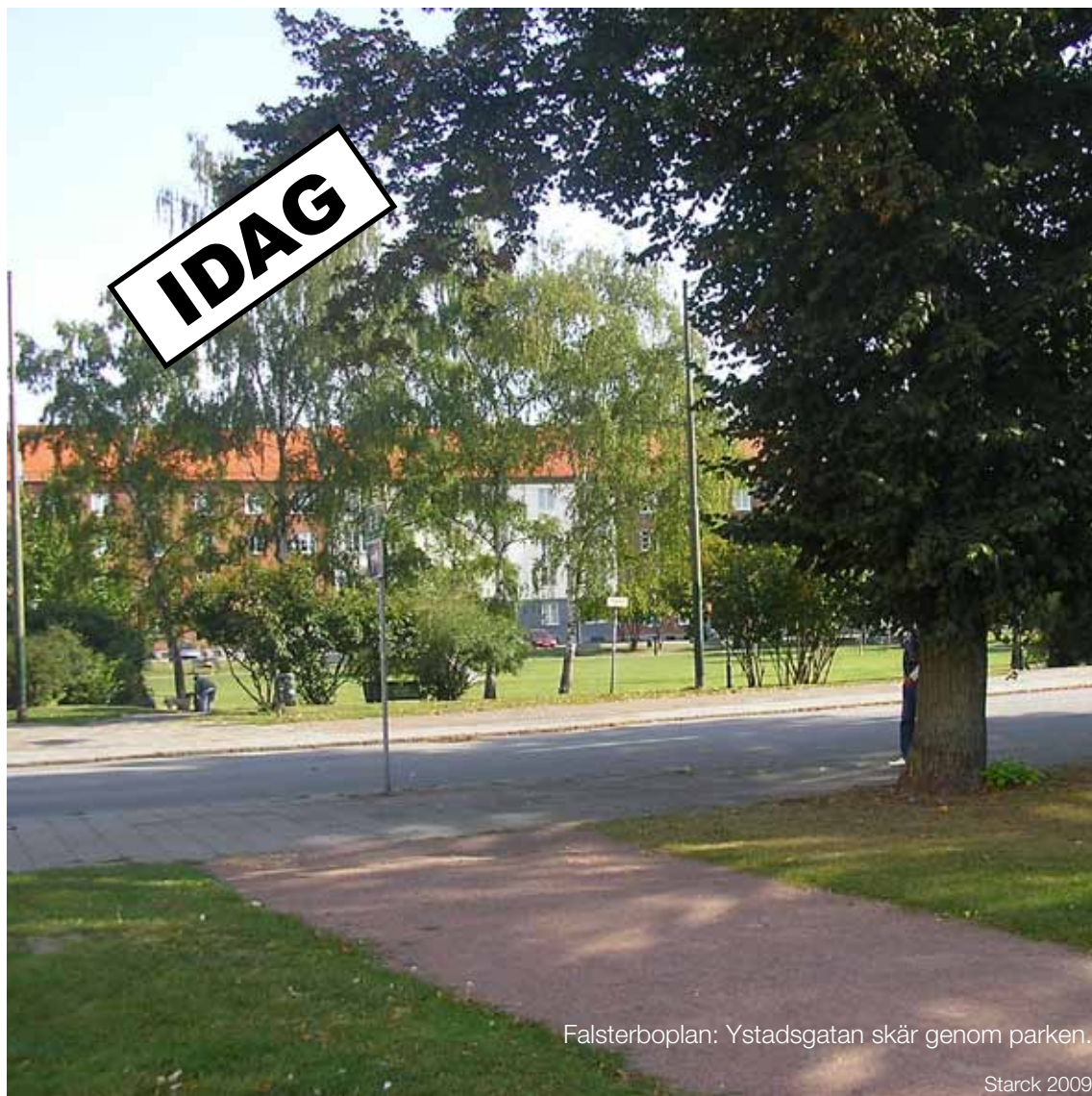
Lekplatsen är en av Malmös populära temalekplatser med temat fiske.

VARFÖR BEGRÄNSA LEKEN TILL DEN INHÄGNADE PLATSEN (och kanske den yngre befolkningen)?

TÄNK OM TEMAT FISKE KUNDE UTVECKLAS MED ETT BOHUSLÄNSKT KLIPPLANDSKAP PLACERAT LÄNGS KANTERNA – KLIPPOR SOM INSPIRERAR TILL LEK OCH KLÄTTRING ELLER BJUDER IN TILL ATT SITTA.

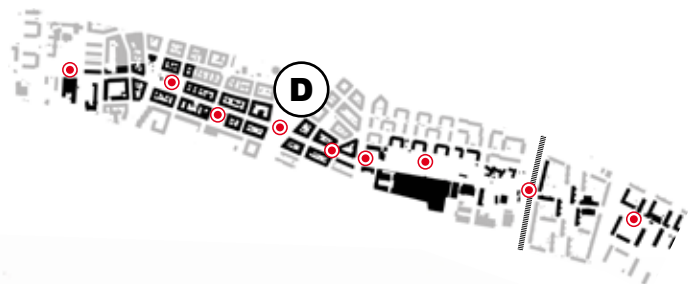
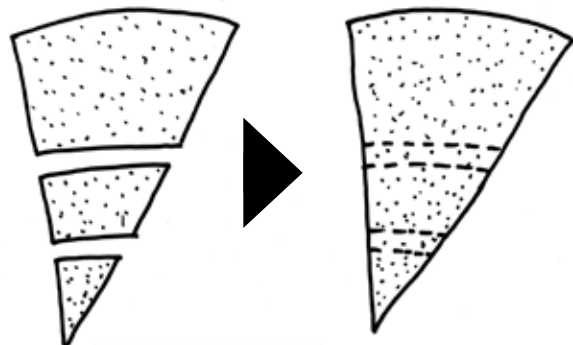


## D: FALSTERBOPLAN/ JESUSPARKEN



Falsterboplan: Ystadsgatan skär genom parken.

Starck 2009



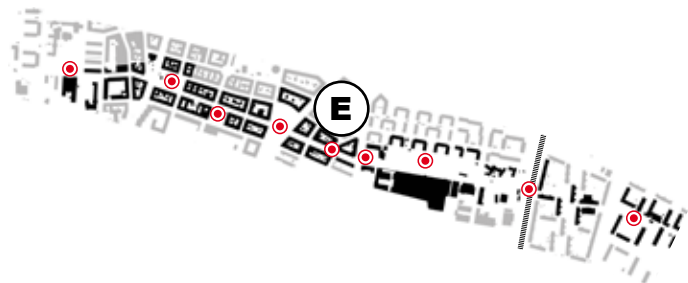
Falsterboplan är uppdelat i tre olika ytor som begränsar platsen från att upplevas som EN park. Den norra delen har en tydlig parkkaraktär och kallas i folkmun för Jesusparken. Mellersta delen har en skräpig hundrastgård och på den södra delen är en återvinningsstation placerad. Med tanke på den intensiva trafiksituationen på Nobelvägen kommer parken aldrig bli den lugna oasen.

KAN PARKEN LADDAS MED FLER FUNKTIONER SOM ÖKAR PARKENS EGENSKAP SOM MÖTESPLATS?

VARFÖR INTE SE HUNDRASTGÅRDEN OCH ÅTERVINNINGSTATIONEN SOM VIKTIGA MÖTESPLATSER OCH UTFORMA DEM DÄR EFTER?

## E: YSTADSGATAN





Ystadsgatan kan till viss del upplevas som en transportsträcka som saknar naturliga målpunkter. Gatan kantas av trädreder – vissa har fantastiska kvaliteter andra är mer sorgliga.

KAN GATAN UTVECKLAS TILL EN MODERN PARKWAY MED OLIKA GRÖNA KVALITER?







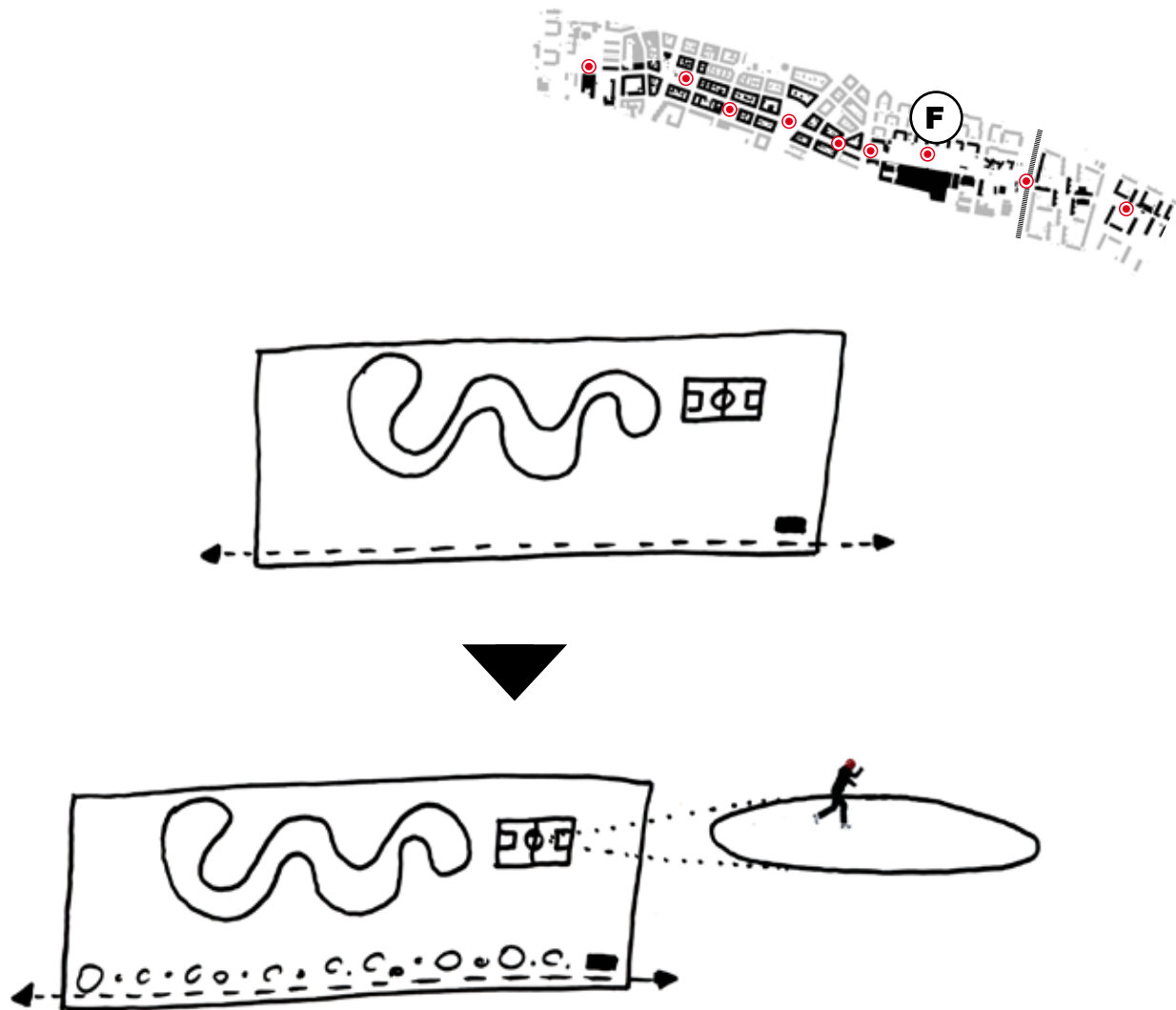


## F: ENSKIFTESHAGEN



Enskifteshagen: Lekplatsen med stråkets rörelse på distans.

Starck 2010



Transportsträckan fortsätter till viss del längs Enskifteshagen. Möjlighet att sitta saknas och parken funktioner, en temalekplats med temat rörelse, är placerade i den norra delen utan direktkontakt med rörelsen längs stråket.

TÄNK OM ETT NYTT LIV KAN BÖRJA UTSPELAS I PARKENS MED MER FLEXIBLA OCH SÄSSONGBUNDNA AKTIVITETER.





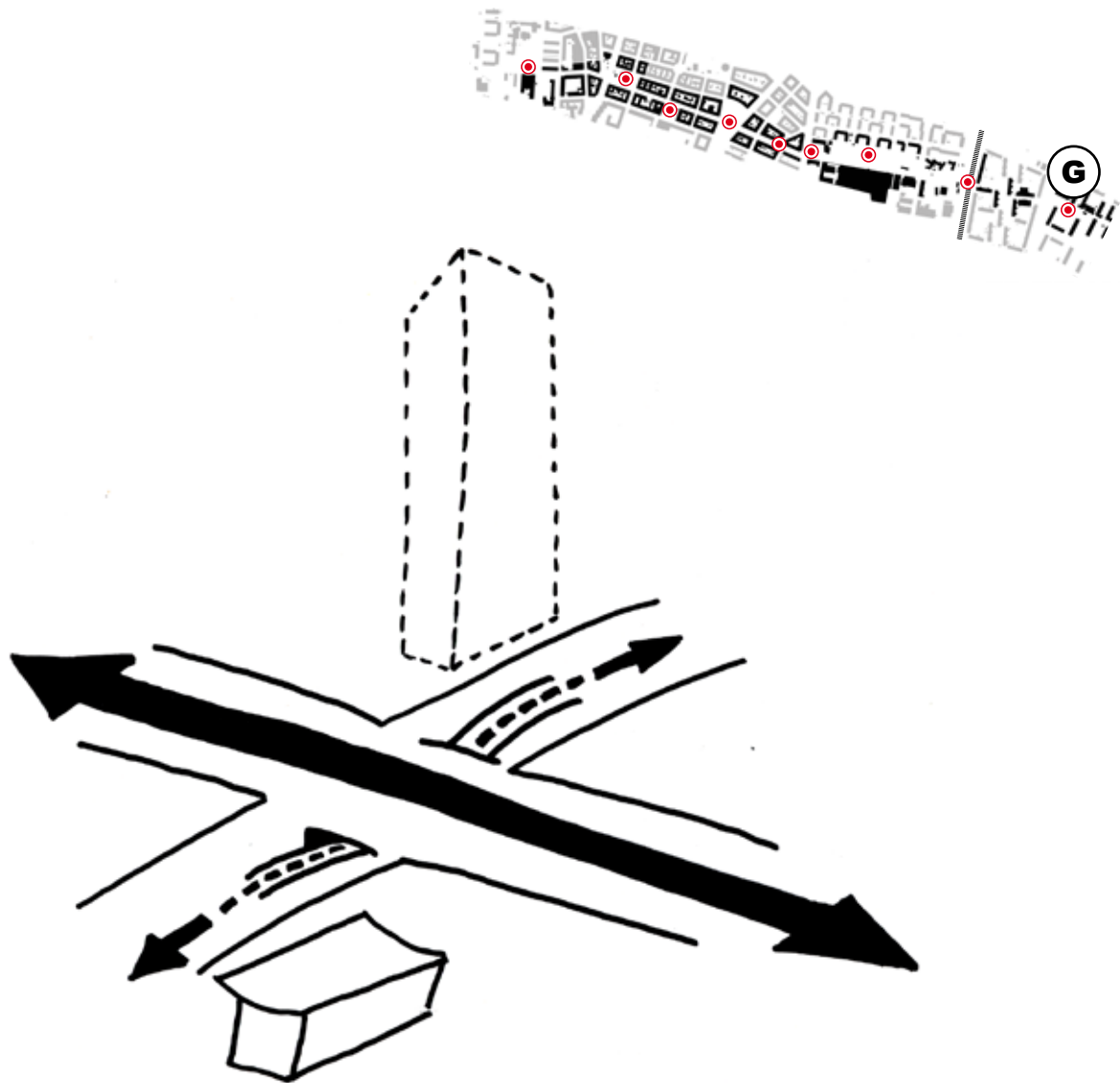






Bokalerna: Ett bra initiativ som förtjänar ett bättre sammanhang

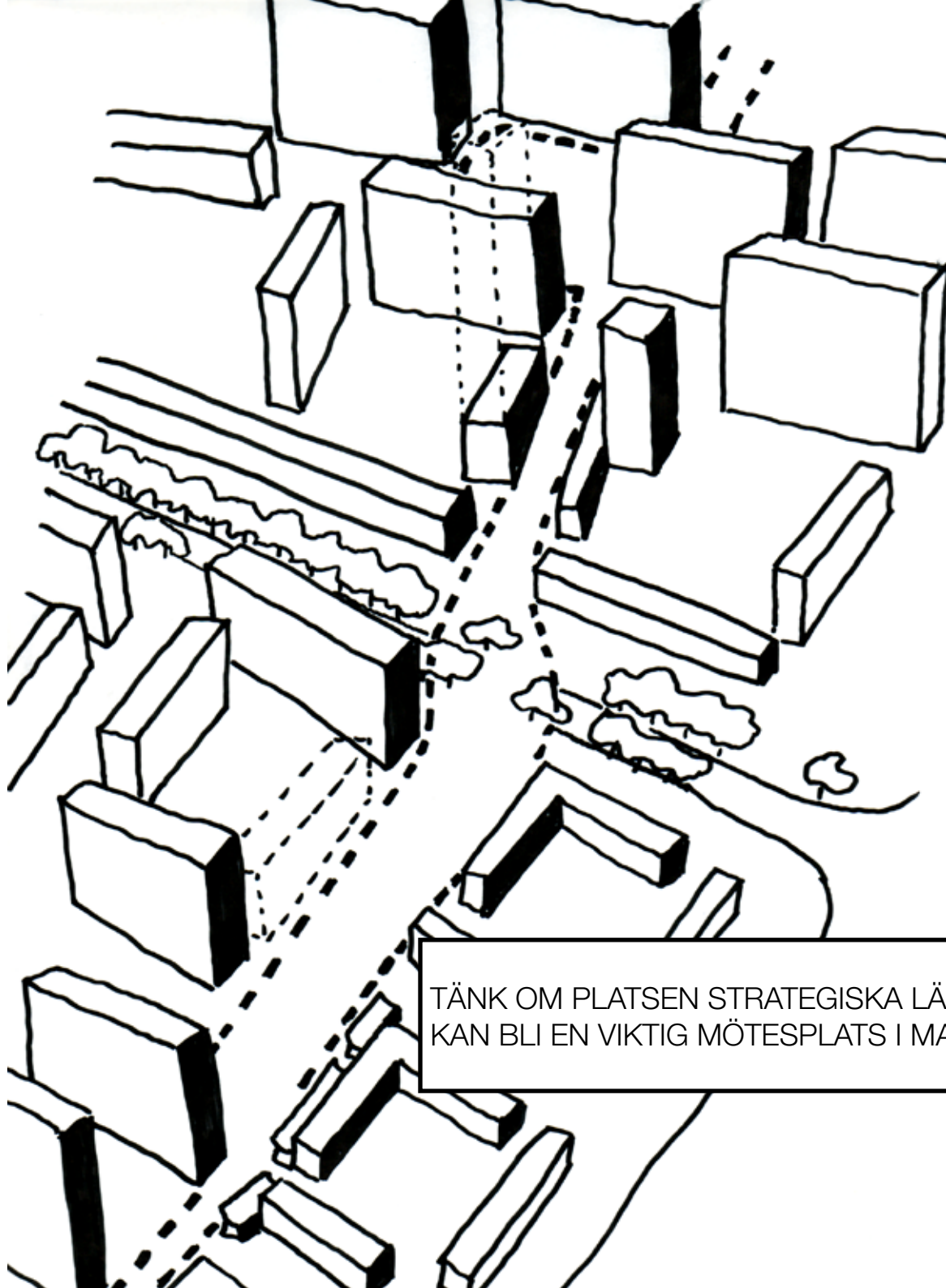
Starck 2010



Bokalerna ligger i anslutning till Västra Kattarp svägen – en av de tre länkarna till staden. Den huvudsakliga rörelsen längs stråket passerar under gatan genom en tunnel. Framför bokalerna dominerar parkeringsytor och två miljöhus begränsar upplevelsen av platsen. På andra sidan gatan planerar MKB för ett nytt landmärke – Törnrosen Tower.

KAN FLER BYGGNADSVOLYMER FÖRSTÄRKA  
PLATSEN OCH STRÅKET S KANTER?

VILKA MÖJLIGHETER UPPSTÅR OM PLATSEN  
SOPAS REN OCH PLANSKILDHETEN FÖRSVIN-  
NER?



TÄNK OM PLATSEN STRATEGISKA LÄGE  
KAN BLI EN VIKTIG MÖTESPLATS I MALMÖ.





BOKALERNA

**NÄSTA STEG:** Genom en strategisk planering av stråket mellan Möllevången och bokalerna blir Rosengård en tydligare del av Malmö. Det betyder helt nya förutsättningar för stadsdelens utvecklingsmöjligheter och möjlighet till förlängning av stråket.







*" [...] stråk fungerar dels som rörelsestråk mellan områden och dels som stadsrum där man kan stå och hänga, där man kan mötas och där man har en del av sitt vardagsrum." (Malmö Stadsbyggnadskontor, 2006, sid. 12)*



## AVSLUTNING – diskussion/reflektion

Född och uppvuxen i Malmö såg jag det som en självklarhet att arbeta med Malmö i mitt examensarbete. Jag har upplevt den förändring som staden har genomgått och fortsätter att genomgå. Det är en stad som jag har lärt mig att älska och har idag svårt att se vilken annan stad i Sverige som skulle kunna ersätta den för mig.

Att slutföra mitt examensarbete har varit en Process med stort P. Den ursprungliga tanken, som till en början upplevdes begränsad, vidgades och tog nya vägar. För att i slutändan ändå landa i den ursprungliga tanken och idén. Examensarbetet är helt klart en produkt av denna process som inte kunde ha varit ogjord. Det har inneburit en aktiv process där nyvunnen kunskap har applicerats i arbetet men där delar senare har plockats bort för att kanske senare återuppstått. I accepterandet av detta ser jag processen i sig och de kunskaper som inte syns i arbetet som en stor vinst i mitt fortsatta yrkesliv.

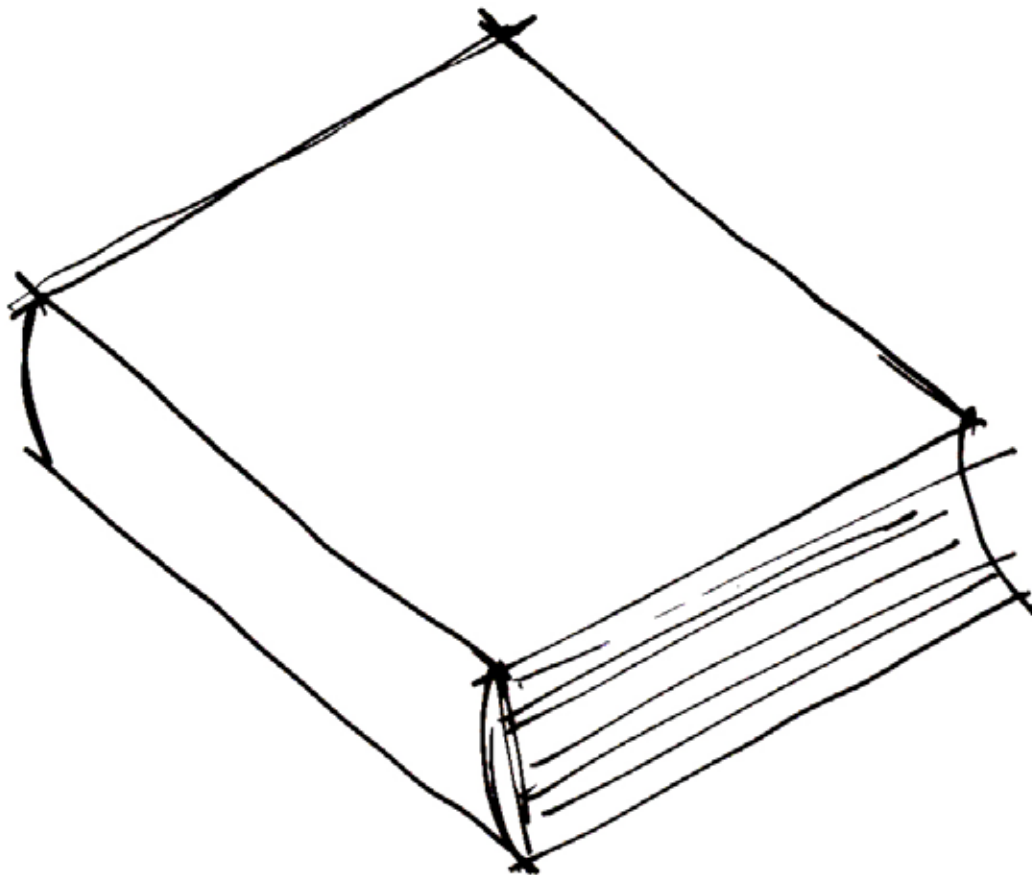
Det som har fascinerat mig och under arbetet är att stråk berör stora delar av stadsplaneringen, i stor och liten skala. Jag anser att detta gör stråkplanering intressant ur ett land-

skapsarkitektoniskt perspektiv – dels genom att identifiera samband i staden och dels hur de samverkar för att skapa en helhet.

Det har även varit en process på det personliga planet där jag under arbetet har pendlat mellan hopp och förtvivlan. Jag har blivit medveten om mina svaga och starka sidor. Medveten om dessa tar jag dem till mig, begrundar och försöker bearbeta dem.

Det har hela tiden varit viktigt för mig att tillämpa min undersökning i ett fysiskt sammanhang. *En relevant fråga är om min undersökning är det enda och rätta sättet på hur Rosengårdsstråket kan angripas?* Jag tror inte det. Däremot uppfattar jag den som en viktig del i en större kontext och ett inledande arbete med gestaltningen av stråket. Men det fortsatta arbetet fodrar ett annat arbete och sammanhang. Jag anser även att jag har lyft upp ett par styrande egenskaper och tankegångar i utformandet av ett urbant stråk som kan fungera oavsett plats och sammanhang som kan bearbetas och förfinas.

KÄLLFÖRTECKNING:



## LITTERATUR

Cullen Gordon, 1971, *The Concise Townscape*, Cambridge

Gehl Jan, 2003, *Livet mellem husene – Udeaktiviteter og udemiljøer*, København

Lorange Erik, 1991, *Historiske byer – Fra de eldste tider til renessansen*, Bærum

Lynch Kevin, 1960, *The Image of the City*, The M.I.T Press

Malmö Stad, 2006, *Agora – Cities for people*

Malmö Stadsbyggnadskontor, 2006, *Vision Norra Sorgenfri – inför omvandling och planarbete*

Malmö Stadsbyggnadskontor, 2007, *Möten i staden – Om vikten av att se den andre i vardagen*, Dialog-pm 2006:1

Malmö Stadsbyggnadskontor, 2008, *Norra Sorgenfri – Planprogram/ Samrådsförslag*

Malmö Stadsbyggnadskontor, oktober 2008, *Rosengård! Strategier för hållbar utveckling i en stadsdel*

Malmö Stad, 2003, *Grönplan för Malmö 2003*, Malmö

Olmsted Frederick Law, (Beveridge Charles E, Hoffman Carolyn F, Hawkins Kenneth (red.)), 1997, *The papers of Frederick Law Olmsted – Vol. 1. Writings on public parks, parkways, and park systems*, Baltimore

Olsson Sören, 1998, *Det offentliga stadslivets förändringar*, Göteborg

Turner Tom, 1996, *City as Landscape – A post-modern view of design and planning*, Oxford

Turner Tom, 1998, *Landscape Planning and Enviromental Impact Design*, UCL Press

Tykesson Tyke, Magnusson Staaf Björn, Hansson Cecilia, Reisnert Anders, Brunnberg Klas (red.), 2001, *Guide till Malmös arkitektur*, Kristianstad

Ullstad Erland, 2008, *Hållbar stadsutveckling – En politisk handbok från Sveriges Arkitekter*,

Wittstrand Arne, 2007, *Stadens landskap*, Stockholm

## TIDSKRIFTER

Persson Richard, 2004, *Some Notes on Routes Some Thoughts on Stråk*, Space and Culture, august 2004, sid. 268

## ELEKTRONISKA KÄLLOR

Ahern Jack, 2003, *Greenways in the USA: theory, trends and prospects*  
Tillgänglig: <http://people.umass.edu/jfa/pdf/Greenways.pdf>. (090417)

Olsson Sören, 2000, *Stadens attraktivitet och det offentliga stadslivet*, Cerum Working Paper 24 Gratis Internet utgåva  
Tillgänglig: [http://www.cerum.umu.se/publikationer/pdfs/CWP\\_24\\_00.pdf](http://www.cerum.umu.se/publikationer/pdfs/CWP_24_00.pdf) (090326)

Malmö Stadsbyggnadskontor, 2005, *Malmö 2005 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan*  
Tillgänglig: <http://www.malmo.se/download/18.5d8108001222c393c00800024367/Del+2+3b.pdf> (110110)

Malmö stad, *Grafisk manual för Malmö stad*  
Tillgänglig: [http://www.malmo.se/download/18.6e0fe7e512c888cbc52800012324/Manual\\_Malm%C3%B6stad\\_low.pdf#search='malm%C3%B6gr%C3%B6nt'](http://www.malmo.se/download/18.6e0fe7e512c888cbc52800012324/Manual_Malm%C3%B6stad_low.pdf#search='malm%C3%B6gr%C3%B6nt') (110223)

Svenska Akademiens Ordbok <http://g3.spraakdata.gu.se/saob/> (090311)





Öresundsregionen <http://www.oresundsregionen.org/About.aspx> (110120)  
Malmöringen: <http://www.malmo.se/Nyheter/Centrala/2-3-2010-Pagatagstrafik-pa-Malmoringen.html> (110210)

Citytunneln: <http://www.citytunneln.com/sv/2154/Framtid/> (110201)

Wikipedia: Sveriges kommuner –  
[http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista\\_%C3%B6ver\\_Sveriges\\_kommuner](http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_%C3%B6ver_Sveriges_kommuner) (110115)

Wikipedia: Sveriges tätorter –  
[http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista\\_%C3%B6ver\\_Sveriges\\_t%C3%A4torter](http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_%C3%B6ver_Sveriges_t%C3%A4torter) (110115)

<http://www.cityofboston.gov/parks/emerald/> (090122)

<http://www.fredericklawolmsted.com/Bostonframe.htm> (090416)

[http://www.emeraldnecklace.org/static/filelib/Olmsted\\_historic\\_map.pdf](http://www.emeraldnecklace.org/static/filelib/Olmsted_historic_map.pdf) (090420)

<http://www.emeraldnecklace.org/map/> (090420)

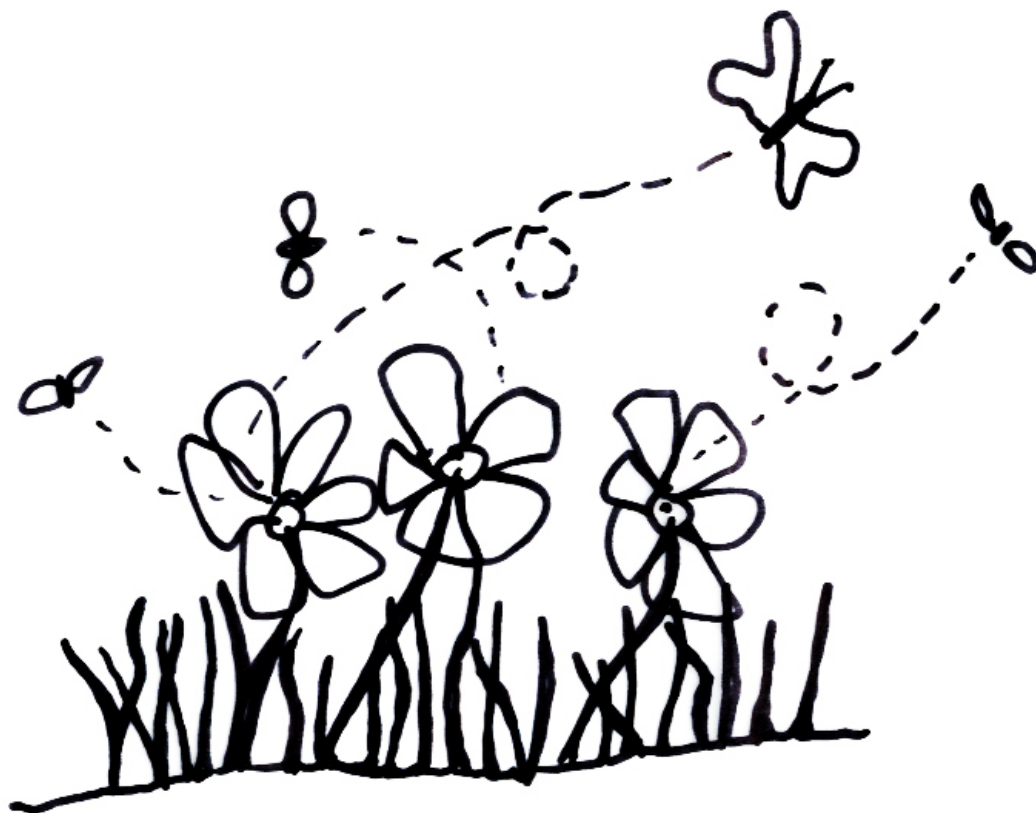
## **BILDER**

KARTOR: Medgivande © Lantmäteriet I 2011/0026 Redigerade av Tobias Starck

FLYGBILDER: Medgivande © Flygbilder Malmö Stadsbyggnadskontor Redigerade av Tobias Starck

Bilderna är författarens om inget annat anges.





*"Staden som helhet kan ses som ett system av platser och stråk där man rör sig beroende på sin livssituation och sina intressen"*(Malmö Stadsbyggnadskontor, 2007, sid. 39).

